

حدث بالفعل
6
Looloo
www.dvd4arab.com
عمليات
الإنقاذ المستحيلة
تحرير
أ / جلال عبد الفتاح
إشراف
أ / حمدى مصطفى
المؤسسة العربية الحديثة

مقدمة المحرر

الشجاعة لاتعنى الاستخفاف بالمخاطر أو الاستهانة بالوقائع ، ولكنها تتضمن التقدير الحكيم للأمور ، مع نفس طيبة جُبلت على فعل الخير ، وإحساس مرهف بالأخطار الكامنة ، وتصميم واعٍ على مجابهة الشدائد ، ودافع عميق لعمل الشىء الصحيح ، كتصرف حر ابتغاء وجه اللّه ، وأداء نبيل فوق الواجب ، والشجاع الحق قد تخالجه مشاعر الخوف والرهبة ، مثله مثل الآخرين كغريزة طبيعية فى كل البشر ، ولكنها لاتتحول عنده إلى نكوص وتراجع وجبن ، بل يتخذ من هذه الأحاسيس قوة دافعة لما عزم عليه .

وهذا الأمر يقتضى المعرفة الواعية ، والعلم النافع ، والاطلاع على تجارب الآخرين ، والاستعداد لمجابهة الأزمات التى تزخر بها الحياة . فالحياة مخاطرة صعبة بالفعل ، تستلزم الوعى بالوجود ، والإرادة الصلبة لمواجهة المتاعب والأزمات ، فضلاً عن المثابرة والخبرة والعلم .

ومن صفات الأزمة أنها تقع بطريقة مفاجئة ، مع ضيق الوقت ، وقلة المعلومات . وقد يصبح من الضرورىّ اتخاذ قرارات مصيريَّة فى وقت حرج ، اعتمادًا على سلامة العقل

Mind ، أو قوة الحدس Intuition ، بالإضافة إلى صفاء البصيرة Insight ، أو بعد النظر Foresight .

وتُعد قوة الحَدْس ، أهم العوامل المؤثرة فى اللحظات الحرجة ، للانتقاء بين خيارين أو أكثر . إنه نوع من الإلهام العميق ، أو الصوت الداخلى الذى يظهر فجأة بعد جهد عقلى شاق . برغم أنه يبدو وكأنه بعيد عن المنطق ، ولكن العقل يتولى بعد ذلك اكتشاف صحته .

وتتعدد عمليات الإنقاذ المستحيلة ، للاختيار ما بين أمرين كليهما مزعج ، أو القيام بالواجب فى ظروف صعبة ، أو مجابهة العوامل الطبيعية القاسية ، أو اتخاذ قرار مهم فى ظروف حرجة ، أو الالتزام بالقيم الإنسانية برغم المخاطر ، أو حتى حماية أسرار عسكرية تمس أمن الوطن ، أو التمسك بالأمل وقوة الإيمان ، برغم كل العوامل المحبطة .

فى كل هذه الأحداث التى وقعت بالفعل ، نجد بعض العناصر المشتركة التى تربط بينها ، ولكن لعل أكثرها أهمية هو أصالة معدن الإنسان ، وسمو شمائله ، وقوة إرادته ، وتتابع مثابرته . وسوف نفاجأ بأنه مجرد شخص عادى جدًا يعيش بيننا ، ولكنه يحمل قلبًا جريئًا ، ومعرفة

لموضوعات أبعد ما تكون عن مهنته ، ووعيًا عميقًا بالوجود ودوره فى الحياة . وكل ما فى الأمر أن مثل هذه المصاعب أظهرت جوهر هذا المرء ، وأصالة تكوينه ، دون أن يبغى من ذلك شهرة أو تكريمًا أو جائزة ، ولكنه أقدم على ذلك بدافع سامق ، ابتغاء وجه الله فحسب .

ومع ذلك فإن كثيرًا من الدول تحرص على تكريم هؤلاء الأبطال ، والاحتفاء بهم ، تمجيدًا لأعمالهم وقيمهم السامية ، وإعلاءً لمكانتهم فى مجتمعاتهم ، ليكونوا منارات يحتذى بها على مر الأجيال . بالإضافة إلى أن هذه الأعمال - فى مجملها - تبين مدى ما يتمتع به مجتمع ما من قيم وتواصل وترابط وأخلاق وفروسية ونبل .

فالأوسمة والنياشين والأنواط والميداليات ليست فقط لكبار الرسميين والدبلوماسيين والعسكريين ، أو المتفوقين من الرياضيين والفنانين والأدباء والعلماء وغيرهم ، ولكنها أيضًا لآحاد الناس البسطاء من حولنا .

البحث عن المقاتلة فى قاع المحيط ..

[بقلم : ديفيد ريد]

كانت حاملة الطائرات الأمريكية جون كنيدى John Kennedy تشترك فى المناورات البحرية التى تجريها قيادة حلف شمال الأطلنطى « ناتو NATO » فى خريف عام 1976 ، باسم «فريق العمل » Team Work - 76 . وكان الهدف من المناورات التى يشترك فيها أكثر من 200 سفينة حربية فى شمال الأطلنطى وبحر الشمال ـ هو التدريب الفعال للأسطول لمواجهة هجوم محتمل . وذلك باستخدام المقاتلات الحديثة من طراز إف ـ 14 توم كات Tom Cat المزودة بصواريخ فونيكس Phoenix المتقدمة تكنولوجيًا .

وجرت المناورات بطريقة عادية طبقًا للخطط الموضوعة ، حيث كانت المقاتلات تقلع من فوق الحاملة ، لمحاكاة إطلاق الصواريخ ، والعودة إلى سطح الحاملة مرة أخرى .

وحدث أن هبطت المقاتلة F - 14 رقم 159588 على سطح حاملة الطائرات ، وفجأة انطلق أحد المحركين النفاثين بأقصى قوة ، مما أدى إلى اصطدام الطيار الملازم جوى ـ رتبة

تعادل نقيب ـ جون كوسيش John Kosish بجدار الكابينة بعنف . ولكن الطائرة خرجت عن كل تحكم ، واتجهت نحو حافة السطح . وفى الثانية الأخيرة جذب الطيار كوسيش ذراع القذف فاندفع مقعده الأمامى ، وكذلك مقعد زميله ضابط الملاحة خلفه ، بقوة نفاثة خارج الكابينة إلى ارتفاع حوالى 100 متر ، حيث انفتحت المظلات آليًا ، وهبطا على سطح الحاملة . أما الطائرة فقد انزلقت من الحافة إلى المحيط ، لتستقر على القاع على عمق 565 مترًا ، وعلى بعد حوالى 120 كيلومترًا شمال جزر أوركنى Orkney التابعة لإسكتلندا فى بحر الشمال .

أصيبت قيادة البحرية الأمريكية بالذعر ، ليس فقط لخسارة طائرة مقاتلة حديثة تبلغ قيمتها ـ فى ذلك الوقت 14 مليون دولار ـ ولكن للأجهزة السرية والصواريخ المتقدمة التى تحملها المقاتلة ، ويهم الروس بالطبع الحصول على مثل هذه الأسرار . ولذلك كانت منطقة المناورات بأكملها تعج بسفن التجسس الروسية المزودة بأجهزة إليكترونية حديثة ، وكذلك سفن الصيد والغواصات ، وقطع من الأسطول الروسى ، لمراقبة سير المناورة . بل كانت هناك مدمرة وطراد روسى فى مدي رؤية الحاملة . ولايمكن لأحد التعرض أو الاحتجاج ،

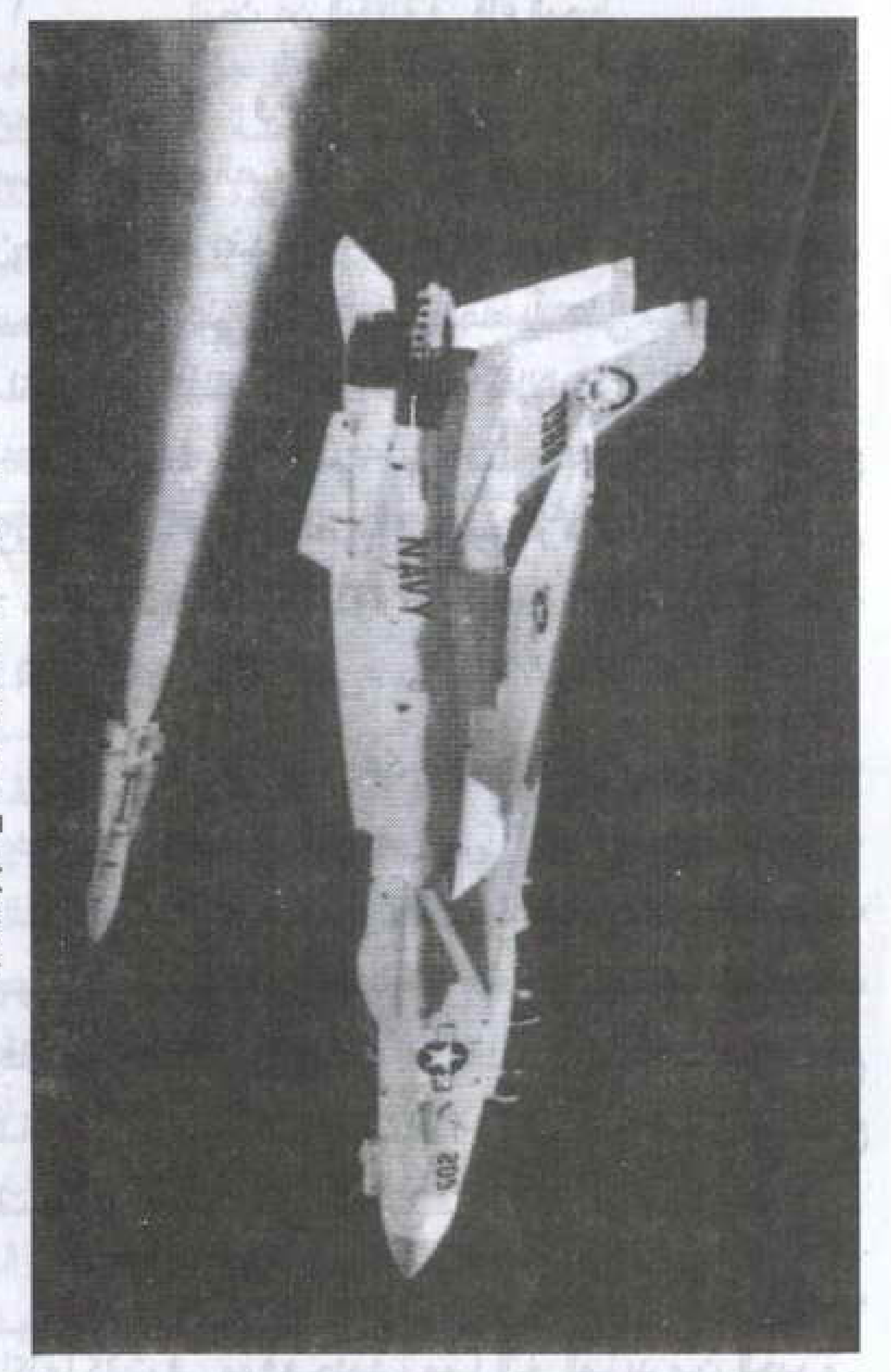
فهذه السفن ـ مدنية أو حربية ـ تُبحِرُ فى المياه الدوليـة . ويمكن لهذه السفن تحديد موقع الحـادث ، ثـم العمل على انتشال الطـائرة فى وقت لاحق . لذلـك صدرت الأوامـر بضرورة انتشـال المقـاتلة والصـواريخ السرية بأى حـال من الأحوال ، قبل هبوب العواصف الثلجية فى المنطقة .

تعد المقاتلة البحرية F - 14 توم كات من أحدث المقاتلات الحديثة ، التى زودت بها البحرية الأمريكية . وهى صناعة شركة جرومان Grumman الأمريكية ، ذات أجنحة متحركـة ، ومحركين نفاثين ، وسرعتَها القصوى 2.34 ماخ Mach ـــ أى سرعة الصوت ، أى حوالى 2486 كيلومترًا فى السـاعة . ومركب بها نظام إليكترونى للتحكم فى النيران ، يعرف باسم AWG - 9 ، يمكنه التعـامل مـع 24 هدفًا فـى نفس الوقت بطريقة آليةّ تمامًا . وإطلاق الصواريخ على كل منها فى الحال . كما أن فى قدرة الجهاز إرسال صـور إليكترونيـة ومعلومات كاملة عن حالة المقاتلة فى أثناء العمليات إلى مقر القيادة على ظهر الحاملـة . وذلـك بخـلاف التسليح الآخر من صواريخ ومدافع .

أما الصاروخ فونيكس ، فيعد إنجازًا تكنولوجيًا رائعًا ،



سقطت الطائرة الحديثة فجأة فى أعماق المحيط .



المقاتلة F - 14 نوع كانت تطلق الصاروخ فونيكس السرى .

ومهما حاولت الطائرة المهاجمة التخلص منه ، فسوف يتبعها ويصطدم بها ليفجرها لمدى 160 كيلومترًا ، ويبلغ ثمنه حوالى مليون دولار ، ويمكن لجهاز التحكم فى النيران إطلاق ستة صواريخ من هذا النوع ، على أهداف مختلفة دفعة واحدة فى جزء من الثانية .

أظهر الكثير من ضباط البحرية الأمريكية شكوكهم فى إمكانية إجراء عمليات البحث والإنقاذ ، خاصة أن الحادث جرى يوم 14 سبتمبر ، وكل يوم يمر يعنى الاقتراب من شتاء بحر الشمال بعواصفه الثلجية العنيفة ، ومع ذلك اعتبر الخبراء أن الأول من شهر نوفمبر هو نهاية المطاف ، ولا يمكن بعدها مواصلة البحث وانتشال الطائرة ، إلا عند حلول الربيع فى العام التالى .

كان ضباط الملاحة على ظهر الحاملة جون كنيدى ، قد حددوا بالضبط إحداثيات المكان الذى سقطت فيه الطائرة . ولكن ليس هناك أحد يستطيع أن يؤكد ما الذى يمكن أن تحدثه التيارات البحرية فى أعماق المحيط .

بعد حوالى أسبوع من الحادث قامت إحدى السفن الحربية الأمريكية ، بقطر سفينة البحث الأمريكية شاكورى Shakori

إلى الموقع ببطء . وعلى الفور أنزلت سفينة البحث أجهزة السونار Sonar الصوتية ـ والتى يمكنها مسح 580 مترًا من قاع المحيط عند مرورها فوقه ـ وأخذ الخبراء يتابعون صور القاع على الشاشات الخاصة على سطح السفينة شاكورى ، وكذلك متابعة الأجهزة الإليكترونية الأخرى . واستمر البحث عدة أيام ، ثم توقف بسبب ارتفاع الموج وزيادة سرعة الرياح ، حتى إن جميع أفراد السفينة ـ وعددهم 71 شخصًا ـ قد أصيبوا بدوار البحر Seasickness . وفى النهاية لم تعثر شاكورى على شىء ، وكانت الأيام تمضى بسرعة .

فى الثالث من أكتوبر ، أعاد الخبير المدنى روبرت كوتزليب Robert Kutzlep ، المتخصص فى الإنقاذ البحرى العميق ، والذى تم استدعاؤه على عجل ، الاطلاع على تسجيلات أجهزة السونار . وأخيرًا أشار إلى بعض البيانات المسجلة ، وقال بهدوء : « إنها هناك » ، وحدد الموقع بالضبط . ثم عاد إلى أبردين فى إسكتلندا . ولم يكن الجو يسمح باستئناف البحث ، فقبع الجميع فى انتظار أى تحسن ممكن .

فى 14 أكتوبر عثرت سفينة البحث شاكورى على الطائرة ، ولكنها كانت فى موقع جديد ، مما أثار المزيد من الحيرة .

فهل حاولت السفن الروسية انتشال أو جرّ الطائرة بشباك الصيد ؟ وتقرر فى الحال استخدام غواصة الانتشال والإنقاذ الأمريكية المعروفة باسم NR-1 . وكانت هذه الغواصة بالصدفة فى قاعدة هولى لوك Holy Lock للغواصات البريطانية والأمريكية فى إسكتلندا . وهى الغواصة الوحيدة فى العالم المخصصة للأبحاث البحرية والغوص العميق ، التى تدار بالطاقة النووية . ويصل طولها حوالى 41.5 متر . ولاتعمل هذه الغواصة وحدها فى الأعماق ، ولكنها تتصل بالسفينة الأم سانبيرد Sunbird التى تعمل معها دائمًا .

وصلت السفينة سانبيرد فى منتصف الليل يوم 20 أكتوبر مع الغواصة . وقبع رجلان فى مقدمة الغواصة لمسح قاع المحيط على ارتفاع عشرة أمتار منه . بينما ظلت السفينة الأم فوقها دائمًا ، وعلى اتصال بها طوال الوقت ، وبعد 12 ساعة من البحث عثرت الغواصة على الطائرة وهى مقلوبة ، وحولها بعض الأسماك . وتأكد الخبيران من وجود اسم الحاملة على جانبها ، وكذلك رقمها . ولكنهما لم يعثرا على الصاروخ الخارجى فونيكس المعد للإطلاق . أما الصواريخ الأخرى فكانت داخل الطائرة فى جهاز خاص .

قام الخبيران بلف حبل من النايلون Nylon ، وقطره حوالى 7.5 سنتيمترًا ، حول العجلات والأذرع الصلبة المرتبطة بها .

وذلك باستخدام الذراع الميكانيكية الآلية للغواصة . بهدف استخدام الحبل كأنشوطة لسحب الطائرة إلى أعلى . ووصل إلى الموقع الونش النرويجى العائم كونستراكتور Constructor . والونش العائم الإنجليزى أويل هاريار Oil Harrier . وبعد انتظار آخر لعدة أيام بسبب حالة الجو ، تم إنزال كابل قوى من النايلون إلى الأعماق ، وقامت الذراع الآلية الميكانيكية فى الغواصة بربطه فى الأنشوطة .

أخذت الرافعة القوية فى الونش الإنجليزى فى رفع الطائرة التى تزن 20 طنا ببطء حتى إذا ارتفعت الطائرة إلى عمق 25 مترًا فقط من السطح ، انقطع الكابل النايلون ـ الذى يمكنه أن يتحمل ثقلاً زنته 80 طنًا ـ وعادت الطائرة مرة أخرى للقاع .

فى الأيام التالية أخذت الغواصة فى البحث عن الصاروخ الضائع ، ثم وجدته أخيرًا . حيث التقطته بالذراع الميكانيكية إلى السطح مباشرة ، حيث يزن حوالى 440 كيلوجرامًا فقط .

كان الوقت يمضى بسرعة ، وكان لابد من التفكير فى طرق أخرى لإنقاذ المقاتلة ، ووصل إلى الموقع مجموعة من سفن القطر الألمانية والبريطانية . وجرت المحاولة

الأخيرة يوم أول نوفمبر . وفى هذه المرة وضعت الطائرة وهى فى القاع على شباك الصيد ، مع ستارة مصنوعة من الصلب ، مع استخدام كابلات قوية مصنوعة من الصلب ، وأمكن رفع الطائرة إلى مسافة 100 متر تحت سطح الماء . وجرى سحب الشباك هكذا لمسافة 128 كيلومترًا نحو المياه الضحلة قرب جزر أوركنى ، والتى لا يزيد عمقها فى هذه المنطقة على 42 مترًا . وفى 11 نوفمبر أمكن انتشال المقاتلة السرية تمامًا حيث أرسلت بعد ذلك إلى قاعدة نورفولك Norfolk البحرية فى ولاية فرجينيا الأمريكية . وتكلفت عملية الإنقاذ حوالى 2.4 مليون دولار ، وهو مبلغ ضئيل فى سبيل الاحتفاظ بالأسرار العسكرية .



بتصرف مختصر عن المصدر :

U.S. News And World Report Magazine.
An Article by David Reed , Dated
Jan. 1977 . Washington D.c. U.S.A.

استحقّت وسام الشجاعة ..

[بقلم : شيلدون كيلى]

اعتقدت الفتاة الجميلة كارين هاريسون Karin Harrison ، إنها تعانى كابوسًا مزعجًا فى أثناء نومها . ولكن صيحات والدها اليائسة ترددت فى أذنيها بوضوح ، وهى تحذر أفراد الأسرة من النيران التى اندلعت فى المنزل .

قفزت كارين من فراشها ، واندفعت نحو البهو فى الطابق الأعلى . وشاهدت ألسنة النيران ، والدخان الأسود الكثيف ينبعث من الجدران . وكادت درجات السلم ـ الذى يؤدى إلى الطابق الأسفل ـ أن تختفى وسط الدخان القاتم . وأخذت كارين تصرخ منادية أخاها وأختها من غرفهم . وقد بدأ الهلع ينتابها من سرعة تراكم الدخان فى الطابق الأعلى .

كان المنزل القديم قد أقيم من خشب البلوط منذ فترة طويلة ، وسط المزرعة التى ورثتها الأسرة . التى تقع عند سفوح جبال آبالاش Appalach ، بالقرب من مدينة كاسلوود ، بولاية فرجينيا Virginia الأمريكية . ولسبب غير معروف ، اندلعت فيه النيران بعد منتصف الليل يوم 13 يونيو 1982 ، بينما كانت الأسرة تغط فى نومها .

تمكنت كارين بسرعة ، من اصطحاب أختها نورما Norma - 11 سنة إلى الطابق الأسفل عبر السلم ، حيث كان والدها واقفًا لايستطيع أن يفعل شيئًا ، بسبب الجراحة التى أجريت على قلبه منذ وقت قصير . وعادت كارين وهى تركض إلى الطابق الأعلى لإنقاذ أختها لوريتا Lorita ـ 12 سنة ـ وأخوها جونى Jony ـ 9 سنوات ـ المصاب بشلل الأطفال ويتحرك بصعوبة . لعلها تصل إليهما فى الوقت المناسب .

كانت النيران قد شملت كل ركن من جدران الصالة العليا . بل إن رداءها المصنوع من البوليستر Polyester ـ نوع من الألياف الصناعية ـ شبت فيه النار بسهولة مزعجة . وحاولت كارين إخمادها بيديها ، وهى تتلمس طريقها نحو غرفة أخيها جونى . ولكنها لم تر شيئًا بسبب الدخان الأسود . وفجأة اشتعلت جدران الغرفة باللهب ، وشاهدت جونى فى فراشه وهو يكاد يختنق . فلفته فى غطاء صوفى ، وحملته إلى البهو الذى أصبح كتلة من الجحيم .

اندفعت لفحة من ألسنة اللهب وتطاولت حتى سقف القاعة أمام كارين مباشرة ، واشتعل شعرها البنى بسرعة . ولكن كارين تماسكت بشجاعة ، وحملت جونى بيد واحدة ، وحاولت إطفاء النيران التى اشتعلت بشعر رأسها باليد



اندفعت كارين نحو السلم الملتهب لإنقاذ أختها بعد إنقاذ أخيها العاجز .

الأخرى . وسقطت أجزاء من أوراق الجدران على رأسها وكتفيها عدة مرات ، وأحست بآلام رهيبة فوق الاحتمال ، وصرخت بقوة : « .. ساعدنى ، يا إلهى » . وتجاهلت كارين تمامًا كل لسعات النار ، وحصرت همها فى إنقاذ أخيها قبل أن يصيبها الدوار . وأسرعت نحو درجات السلم المشتعل ، وهى تكاد لاتحس ألمًا .

دفعت كارين بأخيها العاجز نحو أبيها كلود هاريسون Claude عند أسفل السلم . والذى أخذ يحثها على الإسراع بالخروج من المنزل المشتعل فى الحال . ولكن كارين استدارت صاعدة السلم ، وهى تصرخ باسم أختها لوريتا ، من غير أن تعرف أن أختها استطاعت الهروب خارج المنزل عبر نافذة غرفتها . وفى لحظة خاطفة انهار السلم الخشبى ، وسقطت كارين بين الركام المشتعل . واستطاع والدها سحبها من بين الدرجات التى حُشرت بينها ، وأخذها إلى الخارج بسرعة وارتمت والدتها راشيل Rachel فوقها ، وهى تحاول إطفاء النار بجسدها . بينما كانت كارين تحاول بكل طاقتها النهوض وهى تصرخ : « .. لابد من إنقاذ لوريتا من الحريق ! »

فى تلك اللحظة أصبح المنزل الريفى بالكامل كتلة واحدة من اللهب ، وأخذت الأخشاب تحترق وتتفحم ، دون أن تطلق المزيد من الدخان الأسود الكثيف . وبعد فترة قصيرة وصلت سيارات الإسعاف والإطفاء . ولم يستطع طبيب الطوارئ أن يفعل شيئًا لجسد كارين شبه المتفحم ، وهى على وشك أن تلفظ أنفاسها الأخيرة . فنقلها بسرعة إلى السيارة ، بينما كانت الأسرة كلها تبكى فى صمت .

نقلت كارين بسرعة إلى مستشفى جامعة فرجينيا ، فى مدينة تشارلوتسفيل Charlottesville ، التى تبعد حوالى 170 كيلومترًا جنوب العاصمة الأمريكية واشنطون . وأخذ الأطباء يعملون بلاكلل على إنقاذ البطلة الصغيرة ابنة الأربعة عشر عامًا . كانت الحروق من الدرجتين الثانية والثالثة الخطرة ، وتغطى حوالى 80 فى المائة من جسدها . وأدخل أنبوب فى قصبتها الهوائية لمساعدتها على التنفس . وبينما أخذ التنفس الصناعى يدفع الأكسجين النقى إلى رئتيها ، أخذ الأطباء فى إزالة الجلد المحروق . واضطروا إلى استئصال أصابع يديها كلها . والواقع أن الأطباء لم يكن لديهم إلا أمل ضعيف فى الإبقاء على حياة كارين ، نظرًا لخطورة الإصابات والحروق التى نالت منها .

ظلت كارين أيامًا بين الحياة والموت ، وأصبح جسمها عرضة لغزو الجراثيم ، بعد أن تم تجريده من الجلد الذى يحميه ، ولكنها تشبثت بالحياة والأمل فى رحمة الله . كان عليها أن تتحمل الألم بشجاعة أيضًا ، ونفس ثابتة فى أثناء تلقى العلاج اليومى . لم تكن تستطيع أن تنطق بسبب أنبوب الأكسجين ، والأربطة والمساحيق التى غطت عينيها الملتهبتين . ولكنها كانت تستطيع أن تعبر عن احتياجاتها ، بالإشارة إلى لوحة من الحروف البارزة أمامها . وكانت تستخدم هذه الطريقة لتوجيه الشكر والامتنان للأطباء والممرضات ـ حتى وهى فى مثل هذه الحالة الحرجة ـ مما أثار حماستهم ، وازدياد آمالهم فى نجاتها من مرحلة الخطر .

وذات يوم سألت كارين عن أختها لوريتا ، التى لم تصدق أنها على قيد الحياة ، برغم تأكيد الجميع لها بذلك . وجاءت أختها بجانبها ، ولمستها بحنان وهى تقول : « .. نحن جميعًا فى انتظارك بعد شفائك . لقد افتقدناك كثيرًا » . حاولت كارين النهوض وهى تلوح بيديها فى سعادة . وأخذت حالتها تتحسن بطريقة أسرع .

كان لابد من حمل كارين إلى غرفة العمليات مرتين يوميًا ،

لنزع الجلد الميت . ولكن كارين لم تضعف أبدًا ، برغم الآلام الحادة التى تسببها هذه العمليات . وكانت توجه رسائلها الصادقة فى أثناء فترات العلاج الطويلة : « .. إننى فى حالة جيدة . أشكر لكم ما فعلتموه من أجلى . الفضل يعود إليكم . حمدًا لله » . ثم تستغرق فى صلاة داخلية فى صمت .

خلال الشهر الأول من الحادث أجريت لكارين عمليتا زرع جلد . وعلى الرغم من زوال الخطر الشديد عنها ، فإن شبح الموت لم يفارقها إلا بعد عدة أسابيع أخرى . ومع استمرار العلاج ورعاية الأسرة والأصدقاء ورجال الدين فى منطقتها ، استطاعت كارين أن تتجاوز المراحل الحرجة ، وأصبح فى إمكانها النطق فى همس ، وأخذت تتحسن فى بطء إلى أن رفع اسمها من قائمة الخطر بعد حوالى شهرين من الحادث .

كان لابد من نقلها إلى مركز النقاهة لاستئناف العلاج الدقيق . ولم تكن حتى ذلك الوقت قد شاهدت وجهها فى المرآة . وعندما أزالت الممرضات الأربطة المختلفة ، نظرت كارين إلى النتوءات القرمزية التى بقيت من أصابعها ، ثم

إلى ذراعيها المكسوتين بالجلد الخشن المحروق ، وإلى جسمها ووجهها وأخذت تبكى : « .. أريد أن أموت ! »

تقهقرت الحالة المعنوية والصحية لكارين بسرعة ، ولم يستطع الأطباء تعزيتها وإعادة الأمل إليها . حتى إن والدتها عجزت عن إقناعها بنبذ فكرة الموت التى تسلطت عليها تمامًا . كانت تشيح بوجهها وتخفيه عن أبيها وهى تقول : « .. ليس لى حاجة للاستمرار هكذا ! »

وأسرع رجل الدين وصديق الأسرة لزيارتها . نظر إليها مبتسمًا وهو يقول لها بهدوء : « .. إنك أشجع شخص صادفته فى حياتى . لقد خلقك الله من أجل هدف معين ومحدد من قبل . وكان لك دور فى هذه الدنيا . وقد ظهرت هذه الغاية وذلك الدور بوضوح . فهل يجوز الآن الاستسلام ، بعد أن أخذ جمال الله ولطفه ـ سبحانه ـ يتجلى فى أعمالك ؟! » وذكرها رجل الدين بأن ما فعلته فى ليلة الحريق ، ولهفتها على إنقاذ أفراد أسرتها ، هو الغاية التى خُلقت من أجلها .. وأنها حققت دورها فى الحياة حينما قامت بذلك . وفى إمكانها أن تواصل هذا الدور فى مساعدة الآخرين ، طبقًا لمشيئة الله ، فلماذا تنسحب الآن من الحياة ، بعد أن حققت ما لم يحققه الملايين على ظهر

الأرض ؟! فكرت كارين بإمعان فيما قاله صديق الأسرة ، وأعلنت لأسرتها بعد قليل أنها سوف تُوقف حياتها لمساعدة الآخرين ، خاصة ضحايا الحريق .

خضعت كارين بعد ذلك لسلسلة طويلة من عمليات زرع الجلد والعلاج ، وأخذ شعرها فى النمو ، وبات فى إمكانها السير دون مساعدة ، وتحسن بصرها ، وقوى صوتها ، واستأنفت دراستها وهى فى المستشفى . وفى 20 مارس 1983 - أى بعد حوالى ثمانية أشهر من العلاج المكثف - خرجت كارين برفقة الأسرة إلى منزل ريفى آخر جرى تأجيره فى نفس المنطقة . ورفضت الأسرة عروضًا كثيرة لعلاج كارين بلامقابل . وفضلت كارين أن تبقى بجانب أسرتها ، خاصة بعد أن أكد الأطباء إصابة والدها بسرطان الرئة ولاشفاء منه .

حافظت كارين على مرحها ، ودورها فى الأسرة باعتبارها الابنة الجميلة والشقيقة الكبرى المسئولة عن أشقائها الصغار . وكانت دروسها ترسل إليها يوميًا فى منزلها من مدرسيها فى أثناء الجراحات التجميلية . واشتركت فى بعض المجلات الطبية لزيادة معارفها فى هذا المجال .

وفى يوليو 1983 تلقت كارين خطابًا من البيت الأبيض فى واشنطون - مقر رئيس الجمهورية - يخطرها بأنه قد تم اختيارها لمنحها وسام الشباب الأمريكى للشجاعة Order of Merit - وهو أعلى وسام مدنى يمنح للشباب مرة واحدة فى العام داخل الولايات المتحدة . كما وصلها فى نفس الشهر خطاب آخر بفوزها بوسام كارنيجى للبطولة الفائقة ، وهى هيئة مدنية أنشأها أندرو كارنيجى المليونير الأمريكى Andrew Carnegie . ودهشت كارين ، وقالت ببساطة : « إننى لا أعتبر نفسى بطلة . كل ما فى الأمر أننى أحب أسرتى » .

ظلت كارين تساعد والدها على تحمل آلامه ، برغم آلامها الخاصة . وكانا معًا فى شرفة المنزل فى مساء يوم 8 سبتمبر ، حينما التفت إليها فجأة وقال لها بهدوء : « .. اعذرينى ياحبيبتى . ليس فى إمكانى البقاء لمساعدتك » ثم انتقل إلى العالم الآخر ، وهو جالس فى مقعده .

فى السادس من أكتوبر 1983 ، وفى حفل بسيط ، وقفت كارين هاريسون على شرفة مدخل البيت الأبيض ، بينما كان الرئيس الأمريكى رونالد ريجان Ronald Regan يقلدها وسام الشجاعة ، وهو يقول لها : « .. أعرف ياكارين أن

والدك ليس معنا اليوم . لكنه ـ بمعنى آخر ـ حاضر بيننا ، وهو فخور جدًا . » وبعد أسابيع تسلمت كارين الوسام الآخر فى حفل كبير بمؤسسة كارنيجى ، مع جائزة مالية كبيرة . وأصبحت كارين بشخصيتها النادرة ، وحبها الصافى ، وإرادتها الصلبة ، مصدر إلهام للشباب لفعل الخير والمحافظة على الحياة .



بتصرف عن المصدر :

Reader`s Digest Magazine,

An Article Dated Feb . 1984, by Scheldon Kelly .

Pleasantville, N.y. 10570 U.S.A

فى مواجهة برارى أستراليا ..

[بقلم : جاك باروز]

توجهت السيدة جيسى براون Jessey Brown إلى إدارة البوليس فى مدينة ماونت إيسا Mount Isa ، فى مقاطعة كوينزلاند Queensland شمال شرق أستراليا . وعلى الفور قابلها المفتش جاك فادين Jack Fadden ، حيث طلبت منه السيدة المساعدة فى إنقاذ ابنها الذى حاصرته السيول .

وقالت السيدة جيسى إنها استأجرت طائرة صغيرة ، بصحبة أحد أقاربها ، للبحث عن ابنها دينيس براون Denis الذى تأخر كثيرًا عن ميعاد وصوله . وعثرت عليه فى منتصف الطريق الشمالى بين مدينة كامووويل Camooweal التى تقع على الحدود الغربية للمقاطعة ، وبين مدينة بيركتاون Burketown الساحلية التى تقع على خليج كاربنتاريا Carpentaria فى شمال المقاطعة . وقد غاصت الشاحنة التى كان يقودها فى مستنقع كبير ، وعزلته مياه السيول الجارفة عدة كيلومترات من كل اتجاه . وأشارت السيدة إلى خريطة كبيرة على الحائط ، وأكدت بثقة :« .. هذا هو

المكان . والسيول تنهال عليه من كل صوب » . وطمأنها المفتش جاك ، متفهمًا لهفة الأم : « لاداعى للقلق .. سنعيده إليك » .

قبل أربعة أيام من هذا اللقاء ؛ كانت المتاعب قد بدأت تواجه الشاب دينيس ـ 29 سنة . وكان ذلك فى 16 فبراير 1976 ، حينما غادر مزرعته المجهزة لتربية الماشية ، فى طريقه إلى مدينة ماونت إيسا على بعد 250 كيلومترًا جنوب مزرعته . وحاول أن يسرع فى رحلته ، قبل هبوب العواصف المدارية . وهذه المنطقة معروفة بالأمطار الغزيرة مابين شهرى ديسمبر ومارس ، مما يتسبب فى سيول جارفة وفيضانات تعزل المزارع والمجتمعات الصغيرة تمامًا طوال هذه الفترة . وكان دينيس يأمل فى مغادرة المزرعة ، حتى يتجنب العزلة ، كما أن لديه بعض المهام فى تعدين النحاس فى المدينة .

قاد دينيس شاحنته القوية طوال ساعات سبع على الطريق الذى يعرفه تمامًا . وفجأة غاصت العجلتان الأماميتان تحت سطح الطريق ، وأخذت تميل إلى الأمام . وماكاد يخرج من كابينة السيارة ، حتى غاص هو نفسه فى مستنقع

حتى خصره . وأخذت بعض الفقاقيع تظهر على سطح المستنقع ، مع رائحة كبريتية نفاذة . ولاحظ أن حذاءه يلتصق بالرمال والوحول فى قاع المستنقع وتكاد تمتصه . وهذه الفخاخ تواجه السائقين دائمًا فى منطقة الأدغال الداخلية خلال السيول . إذ إن الصخور الصلدة على عمق خمسة أمتار من الطريق ، تحول دون تسرب المياه إلى باطن الأرض . فتتجمع الأمطار فى التربة تحت سطح الطريق مباشرة ، وتعمل أشعة الشمس على تكوين قشرة سطحية قد تتحمل ثقل رجل أو حصان ، ولكنها لا تتحمل مرور سيارة بأى حال .

أصبح من الواضح لـ(دينيس) حجم المأزق الذى يواجهه ، فليس هناك أمل كبير فى مرور سيارة أخرى بعد بدء فصل الأمطار الموسمية بالفعل . كما أن أقرب مزرعة هى جريجورى داونز Gregory Downes تبعد عنه حوالى 67 كيلومترًا . وهو لايستطيع قطع هذه المسافة للخلل الذى أصاب ساقه اليسرى من شلل الأطفال الذى لحقه فى صغره . وحتى من غير ذلك فإن المنطقة من حوله تعج الآن بالرمال المتحركة Quick Sand ، والمستنقعات الوحلية Morass ، فضلاً عن الثعابين السامة والحيوانات البرية والتماسيح Alligator .

وفى ليلتـه الأولى ، سقطت الأمطـار الغزيرة التى بلـغ معدلها مائة ملليمتر فى أقل من ساعة ، وامتلأت الوديان والأخاديد والسهول من حوله بالمياه ، فحاصرته تمامًا . ومع ذلك فقد حاول دينيس عبثًا إنقاذ شاحنته ، ولكن هذه المحاولات التى بدأها فى اليوم التـالى زادت من هبوط الشاحنة فى « الطين » اللزج . ولم يعد أمامـه سـوى انتظار النجدة . وفى اليوم التالى لم يبق لديه سوى علبة واحدة من اللحم المحفوظ ، بينما ارتفعت درجة الحرارة إلى 42 درجة مئوية «سيلشوس» . وأدت الحرارة المرتفعة ، والرطوبـة العالية إلى إنهاك قواه تمامًا .

فى اليوم الرابع حلقت طائرة فوق موقعه ، وألقت إليه ببعض الأغذيـة والمـاء . وأخذ يلوح لها بفرح شديد ، وتلاشى منـه اليأس ، وعرف أنهم يبحثون عنـه ، وأن النجدة فى الطريق .

فى ذلك اليوم أيضًا بادر المفتش جـاك إلى إصدار أوامره إلى اثنين من معاونيه « لعمل كل ما هو ضرورى لإنقاذ دينيس » . ومن مقر البوليس فى مدينة كامووبل ، التى تقع على بعد 150 كيلومترًا جنوب شرق الموقع الذى عُزل فيه

دينيس ، انطلقت شاحنة شرطة تحمل راى براندايز Ray Brandeis ، وزميله جراهام روبنسون Graham Robinson ، وقد اصطحبا معهما إمدادات الطوارئ .

لاحظ رجـلا الشرطة أن الطريـق يزداد خطـورة كلمـا تقدما نحـو الشمـال . وأخذت الشاحنة تتقاذف فوق الحفر المتكاثرة ، وتنزلق فى الوحل الأسود ، وتغوص فى الرمال المغمورة بالميـاه . كمـا اختفت معـالم الطريق فى معظم أجزائه وغمرته السيول . وبعد ساعات ست كاملة تمكنـا من الوصول إلى موقع دينيس فى التاسعة مساءً .

حاول الشرطيان إخراج شاحنة دينيس بقطرها . ولكن سرعان مـا انهـارت مسـاحة أخـرى من سطح الطريـق ، وغاصت شاحنة الشرطة بدورها فـى المستنقع . وبرغم المحاولات المضنية لإنقاذ شاحنة الشرطة ، إلا أنها أدت أيضًا إلى زيادة هبوطها فى المستنقع . وأصبح الموقف يدعو إلى اليأس ، خاصـة عندمـا اكتشف الشرطيان أن جهاز الاتصال اللاسلكى عديم النفع لمداه القصير ، وبسبب التـلال التى تحيط بالمكان . وحاولا مرارًا الاتصال بمقر الشـرطة فى مدينة ماونت إيسا أو فى مدينة كامووبل ، ولكن دون جدوى بسبب التشويش اللاسلكى الكثيف من صائدى الأسماك

فى خليج كاربنتاريا فى الشمال . وأخذ القلق يجتاح الرجال الثلاثة ، خوفًا من أن تجتاحهم السيول المتدفقة .

اقترح رجل الشرطة روبنسون ، أن يتوجه بمفرده إلى مزرعة جريجورى دوانز على بعد 67 كيلومترًا ، ومن هناك يمكنه طلب النجدة . وكان ذلك الاقتراح يعد انتحارًا فى وقت آخر ، ولكن الموقف الذين هم فيه لا يجعل لهم أى خيار . وقد وافق رفيقاه على الاقتراح ، خاصة وأنه من أبناء المنطقة ويعرفها جيدًا . كما أن لياقته البدنية قد تساعده على إتمام هذه المغامرة . ولم يكن روبنسون يعتقد أنه يمكنه قطع هذه المسافة تحت لفح أشعة الشمس بالنهار . ولذلك لم يتباطأ ، وانطلق على الفور بعد منتصف الليل وحيدًا .

قطع روبنسون الكيلومترات العشرة الأولى بسرعة مناسبة ، خلال الأدغال الشائكة والأشجار المتناثرة ، ثم توقف فجأة ليستمع فى الظلام الدامس إلى أصوات المياه المتدفقة ، والفروع المتكسرة ، والأشجار المقتلعة ، وهى تندفع فى جدول حولته السيول إلى نهر جارف . تقدم روبنسون بضع خطوات فى اتجاه دوامات التيار ، ثم تراجع فور سماعه صوت ضجيج تمساح . وكان الشرطى الشاب ـ 23 سنة ـ يعرف أن هذا الجدول المائى يصب

فى نهر جريجورى Gregory Rever الذى يعج بمثل هذه الوحوش على بعد عدة كيلومترات قليلة .

تجمد روبنسون فى مكانه ، محاولاً أن يحدد مكان التمساح من صوت حركته وزئيره . وبعد دقائق طويلة ، تقدم نحو المياه المتدفقة فى الجدول لعبوره نحو الطرف الآخر . بلغت المياه إلى علو صدره ، ثم انطلق فى السباحة ، وبرغم مهارته فى ذلك ، إلا أن التيار حمله معه بين الأغصان المتلاطمة نحو التمساح . ومد روبنسون يده ليدفع عنه ما اعتبره أحد الأغصان الطافية . واعتراه الرعب عندما تبين أنه أمسك بثعبان كبير الحجم . وأخذ الثعبان يلتوى دفاعًا عن نفسه ، ولكن التيار قذفه بعيدًا . وما إن لمست قدم روبنسون قاع الجدول على الجانب الآخر ، حتى أسرع بارتقاء الضفة ، ليسترد أنفاسه وسيطرته على ذاته .

قطع روبنسون عدة كيلومترات وهو يخوض فى المياه الموحلة ، والمستنقعات المترامية من حوله . وكثيرًا ما انزلق على الصخور الصلدة ، وانتشرت الرضوض والجروح بجسمه . وهاجمته الحشرات من كل نوع ، وأشبعته قرصًا ولدغًا وتشويهًا . وكان أكثرها إيلامًا الديدان الماصة التى التصقت

بسـاقيه ، وكذلـك حشـرة الحَرَيش Centiped المتعـددة الأرجل ـ والتى تعرف لذلك باسم « أم أربع وأربعين » . ولكن الثعابين هى أكثر ما يثير خوف روبنسون . ومن بينها فصائل سامة وخطرة جدًا كثعبان المولجا ، والثعبان الأسترالى البنى وغيرها من الحيـات . وكـان أخشـى ما يخشاه روبنسون أن يطأ أحدها فى الظلام ، إذ إن هذه المخلوقات سوف تتجه بالطبع إلى كل البقـع الجافة من الأرض المرتفعة .

واصل روبنسون طريقه بثبات برغم المياه التى تقطر منه ، والخوف الذى ينتابه . وحدث مرات أن انهارت الأرض من تحته فجأة ، ولكنه كان يتمسك بالأغصان أو الحشـائش القريبة لجذب نفسه ، بينما الأوحال تمتص ساقيه . ومع ذلك كان يكرر لنفسـه دون توقف صلاة قصيرة ، طالبًا من اللـه أن يشد أزره ويساعده على الاستمرار . ولم يحدث أن شعر روبنسون طوال حياته يمثل هذه العزلـة والوحدة والرهبة حيال ما يتهدده من أخطار .

بدأ المطر الغزير ينهمر دفعة واحدة كالسيل الجارف ، وأخذ البرق يومض فى الأفق ، يتبعه رعد مكتوم من بعيد . وكانت هذه العواصف الممطرة ، تشكل خطرًا شديدًا علـى رفيقيه فى عزلتهما عند السيارات الغائصة . وكانت حياتهما



كان ثعبانًا ضخمًا فى مجرى النهر ، اندفع بعيدًا بعد لمسه .

أو سلامتهما متوقفتين على نجاح روبنسون وطلب النجدة . وفى أثناء تفكيره فى ذلك ، اصطدمت قدم روبنسون بجسم خنزير برى Wild - boar . فزمجر الخنزير بغضب ، ووقف على قدميه ، وأسرع روبنسون بالهرب من هجماته ، دون أن يتبعه الوحش . وتابع روبنسون سيره وسط الأدغال والوديان التى تعج بأصوات الحشرات والضفادع والحيوانات البرية من كل نوع .

ظهر ضوء الفجر فى الخامسة صباحًا ، وكان ذلك سببًا فى إنقاذ حياته . إذ فجأة وجد روبنسون نفسه أمام ثعبان سام ضخم ، على بعد ستة أمتار ، وقد رفع رأسه متأهبًا للهجوم . وأخذ الاثنان يحملقان فى بعضهما للحظات ، وببطء شديد بدأ روبنسون يتراجع للخلف دون أن يرفع عينيه عن رأس الثعبان . وعندما وجد أنه ابتعد بمسافة كافية ، استدار ليجرى بأقصى سرعته .

تابع روبنسون سيره نحو المزرعة النائية بصورة آلية ، وقد ارتفعت درجة الحرارة ، واشتدت الرطوبة على نحو مزعج . وأخذ يحصى خطواته ، ويحسب فى مخيلته كم من الكيلومترات قطعها حتى الآن ، ولا بد أنه قطع مسافة كبيرة . ولم ينتبه إلى صوت هزيم آلات على مسافة أمامه ،

وسرعان ما شاهد «بلدوزر » ضخمًا لتمهيد التربة ، فاتجه نحوه ، ثم تهاوى على حافة الطريق من الإرهاق الشديد .

لم يصدق بيل بيلاى Bell Bellay سائق الجرار ، أن روبنسون تمكن خلال تسع ساعات من اختراق 65 كيلومترًا من المناطق الوعرة والخطرة . ولاحظ بيلاى أن روبنسون يعانى الجفاف وفقدان الماء ، ومصاب بحروق شديدة من أشعة الشمس ، وأن جروحه تنزف ، بينما تنتشر لدغات الحشرات فى كل جسده .

أسرع بيلاى إلى مزرعة جريجورى دوانز ، مصطحبًا روبنسون . وهناك ، جرى جمع فريق للإنقاذ بسرعة ، توجه على الفور إلى موقع الشاحنتين المعطلتين . حيث وصلت القافلة ـ بصحبة روبنسون ـ حوالى الرابعة والنصف عصر نفس اليوم 20 فبراير . وعاد الجميع إلى مدينة كاموويل ، وفى مقر الشرطة انهار روبنسون ونام لساعات طويلة ، بعد الجهود الشاقة المتواصلة على مدار 42 ساعة .

وانهالت برقيات التهنئة على مقر رئاسة الشرطة فى مدينة كامووبل ، وكذلك مدينة ماونت إيسا . وقررت قيادة الشرطة

فى المقاطعة منح أرفع أوسمتها لروبنسون نظرًا لشجاعته وتفانيه فى الخدمة. كما منحته الجمعية الملكية الأسترالية للأعمال الإنسانية، ميداليتها الفضية للشهامة. وبعد حوالى عام من الحادث تسلم جراهام روبنسون ميدالية ستانهوب الذهبية Stanhope التى تمنحها الجمعية البريطانية للأعمال الإنسانية .. وهى أعلى الأوسمة التى تمنح لمن يقوم بأشجع الأعمال خلال العام السابق فى دول الكومنولث البريطانى Commonwealth



بتصرف مختصر عن المصدر :

Wildlife Magazine, An Artiele by Jack Barros, May 1978.
Published by Wildlife publications Ltd .
London . England

طار المنطاد بالفتى الذكى ..

[بقلم : إميلى دالين]

كان من المقرر أن يتجمع هواة المناطيد صباح يوم 7 يناير 1990 للتدريب تمهيدًا للاشتراك فى المسابقة الكبرى. وكان يومًا شتويًا مشمسًا، حينما بدا الفتى أليكس نيكولاس Alex Nicholas البالغ من العمر أحد عشر عامًا، مفعمًا بالحيوية والإثارة، للذهاب مع والديه وأخته الصغيرة ستيفانى Stephanie ـ 9 سنوات ـ لمساعدة صديق العائلة تيلور هيوستون Taylor Houston فى إطلاق منطاده الذى يعمل بالهواء الساخن.

وعلى مسافة عدة كيلومترات، استيقظ جيف هولنشيد Jeff Holinshed ـ 60 سنة ـ خبير المناطيد والمدرب المحنك وهو يعانى من الأنفلونزا منذ فترة. وود لو أمكنه الاستمرار فى النوم، ولكن كان عليه المشاركة فى عمليات التدريب، ومساعدة الهواة على إطلاق مناطيدهم بالطريقة الصحيحة.

وصل أليكس مع أسرته إلى منطقة التدريب فى سهل كولورادو سبرنجز Colorado Springs، بولاية كولورادو الأمريكية. وكان هيوستون قد سبقهم إلى هناك مع منطاده

بعد شروق الشمس ، وقد تجمع فى المكان مجموعة من الهواة مع مناطيدهم ومساعديهم .

أمسك أليكس ووالده جورج George بطرف الحبل التاجى الموصل لأعلى البالون ـ البالغ ارتفاعه 23 مترًا . بينما أمسكت والدته ليندا Linda وشقيقته الصغيرة بفتحة المنطاد تمهيدًا لنفخه . وصعد هيوستون إلى السلة ، وأشعل النيران فى غاز الموقد لتسخين الهواء داخل المنطاد . كما تولى بعض الأصدقاء جذب السلة ، وإبقائها ملتصقة بالأرض .

لحظات وانتفخ المنطاد ، وصار بطول مبنى من سبعة طوابق . ازداد حماس أليكس ، فقد كانت الأشياء الميكانيكية تثير خياله ، خاصة الأشياء الطائرة . وقد أسعد ذلك والديه إذ إن الفتى الصغير كان مصابًا بخلل وظيفى خفيف فى المخ يشتت انتباهه ، ولكنه يتحسن بانتظام بالمزيد من التعلم وتنمية الذكاء والاهتمامات المختلفة .

وقد وصل جيف هولنشيد متأخرًا ، وقبع فى سيارته فى هدوء يراقب الهواة من حوله . وكان جيف طيارًا مقاتلا فى السلاح الجوى الأمريكى لمدة 24 سنة ، واشترك فى حرب فيتنام . ولكن فى عام 1973 أصيب بغثيان ناجم عن

الاستعداد لنفخ البالون بالهواء الساخن قبل إطلاقه للتدريب .

انخفاض الضغط فى كابينة طائرته . وبرغم أنه شفى تمامًا ، إلا أنه أحيل للتقاعد ، وأعفى من الخدمة . ولكنه حصل بعد ذلك على شهادة بقيادة منطاد ، ثم وظيفة مدرب ومشرف على هواة المناطيد فى منطقته .

قبل إقلاع المنطاد ، نادى هيوستون الفتى أليكس : «هل تريد أن تركب معى ؟» . وبموافقة الوالدين ، أخذ الفتى الصغير يتسلق السلة بسعادة ، وارتدى خوذة واقية ، وأخذ يلوح لأسرته . وبعد لحظات ارتفع المنطاد الأصفر المخطط بالزرقة نحو السماء الصافية ، مع خمسة مناطيد أخرى .

جلست الأسرة فى سيارتهم الفان Van Truck لتعقب المنطاد ، بينما استعد جيف للتحدث لاسلكيًا مع الهواة بالراديو ، وتوجيههم إذا دعت الحاجة . أما أليكس فقد أخذ يلهث من الخوف ، وهو يرى السيارات تصغر من تحته . ثم أخذ فى توجيه سيل من الأسئلة الفنية إلى هيوستون : «كيف تسخن المناطيد ؟ كيف يعمل جهاز الراديو ؟ ما هو عمل الحبل التاجى ؟»

وبين تسخين وآخر ، كان هيوستون يلفت نظر أليكس إلى أجهزة الطيران المثبتة فى جانب من السلة ، وإلى مقياس الارتفاع ، ومقياس الوقود ، ومقياس سرعة المنطاد ، ومقياس الضغط ، وغيرها .

بعد نصف ساعة من التحليق لاحظ هيوستون اشتداد الرياح . وكانت المناطيد الأخرى قد سبقته بحوالى ثلاثة كيلومترات وبدأت فى الهبوط . ولمح هيوستون مساحة مسطحة تحته تصلح للهبوط ، فاتصل بالمدرب جيف وأبلغه بذلك .

قام هيوستون بتحذير ضيفه الصغير ، وطلب منه أن يقبع فى ركن من السلة ، فأمامهم هبوط وعر . وجثم أليكس فى قاع السلة وقد أمسكت أصابعه بجدارها بقوة . وفجأة شاهد هيوستون سلكًا كهربائيًا يقطع الطريق ، وبعض الأسلاك الشائكة . فأدار لهب الموقد وارتفع المنطاد ثانية .

على الأرض بدأ المدرب جيف يشعر بالقلق ، بعد أن وصل معدل سرعة الرياح إلى 25 كيلومترًا فى الساعة ، واتصل بـ (هيوستون) عبر الراديو ، ولكنه أكد له أنه سوف يهبط فى طرف الغابة . وكانت سلة المنطاد ترتفع حوالى ستة أمتار عن الأرض ، ثم غابت عن نظر المدرب خلف هضبة صغيرة ، ولكنه كان يرى النصف الأعلى من المنطاد ، مما يدل على أنه هبط بالفعل ، ولكن المنطاد ارتفع ثانية إلى أعلى ، فاعتقد جيف أن هيوستون ربما أخفق أو عدل عن الهبوط .

وما حدث أن السلة مالت بحدة إلى الأمام ، لحظة ملامسة

المنطاد للأرض ، وقذفت بـ (هيوستون) خارجها بفعل الصدمة المفاجئة . وحاول يائسًا الإمساك بالفتى ولكن دون جدوى . وظل أليكس جاثمًا فى إحدى أركان السلة ، بينما أخذ المنطاد فى الارتفاع . ولاحظ المدرب جيف بذعر أن هيوستون يلوح بيديه فوق الهضبة الصغيرة ، ولم يكن برفقته أليكس ! وبعد لحظات سمع المدرب صوت أليكس يناديه بجهاز الراديو : «إننى خائف . ساعدونى ! »

رفع جيف عينيه نحو المنطاد وهو يسابق الريح . وأدرك أن الفتى قد تعلق بالسلة وحيدًا . بينما وصل هيوستون إلى موقع السيارات وهو يعرج ، ويتمتم بكلمات الأسف . وأخذ الوالد جورج يهدئ من روع الأم وابنته الصغيرة ، وقد انخرطتا فى البكاء .

أدرك المدرب جيف أن عليه أن يحافظ على هدوئه تمامًا ، وإبقاء الآخرين هادئين أيضًا . وأخذ يتحدث مع الفتى المذعور «إنك يا أليكس الآن قبطان هذا المنطاد . وسوف أعلمك كيف تهبط به بسهولة » . وأخذ المدرب يزود الفتى بلطف بالحد الأدنى لتعليمات الهبوط بالمنطاد ، ولايحمله فوق طاقته فقد يعجز عن تنفيذها .

أطلعه على طريقة تشغيل « صمام النفخ » الذى يطلق شعلة بارتفاع ثلاثة أمتار داخل البالون . وقرر ألا يخبره عن «حبل التصريف » الذى يتحكم بالارتفاع عن طريق التصريف المؤقت للهواء الساخن ، فقد خشى أن يخلط أليكس بينه وبين «حبل التنفيس » ، الذى إذا جرى شده يجعل المنطاد يهبط عموديًا . وكان أليكس فى حاجة إلى «حبل التنفيس » للهبوط فى الوقت المناسب . وأرشده المدرب إلى مكانه ، وطلب منه ألا يلمسه الآن .

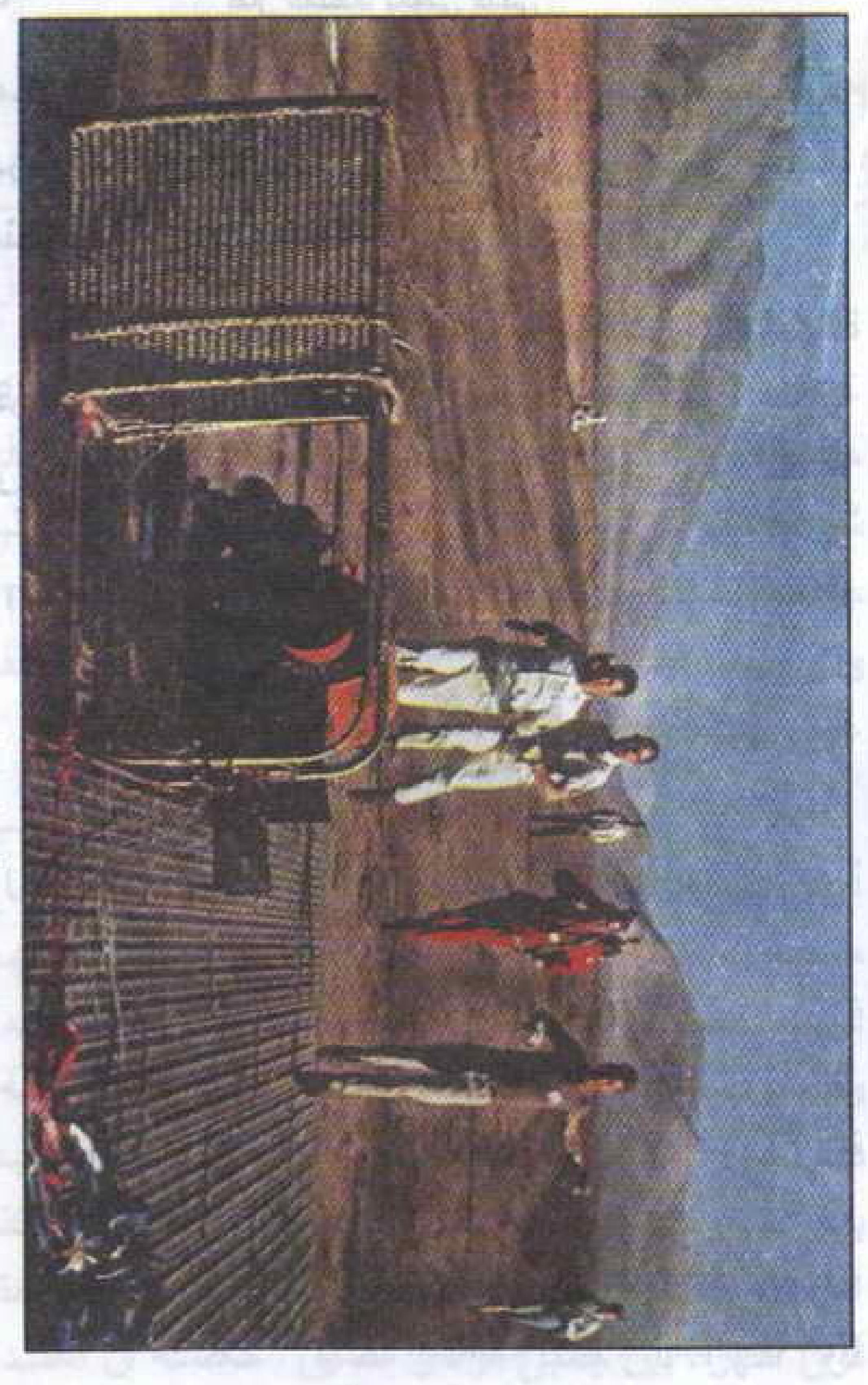
لم يكن المدرب يعرف هل يرتفع أو ينخفض المنطاد . وشرح للفتى كيف يقرأ مقياس الارتفاع والانخفاض ، وراح يسأله : « ماذا يحدث للمؤشر الآن ؟ » وأخذ أليكس يشعر بالارتياح الكبير ، وهو يستمع إلى صوت الرجل الهادئ عبر الراديو ، وقد بدا الصوت هادئًا ومطمئنًا وحميميًا جدًا ، ولم يكن يظهر عليه القلق أو الخوف على الإطلاق .

وكلما هبط المنطاد فجأة ارتعد الفتى وصرخ : «إننى أسقط ! سوف يتحطم المنطاد ! » ثم يجذب الحبل الذى يشعل غاز الموقد ، فيرتفع المنطاد ثانية . ولكن المدرب طلب منه ألا يوقد الغاز بعد ذلك ؛ إذ خاف أن ترتفع الحرارة أكثر

من اللازم ، فيحمله المنطاد بعيدًا خارج نطاق عمل الراديو . وعندما أدرك أليكس أن فى إمكانه اتباع تعليمات المدرب ، دبت الثقة فى نفسه ، وهتف بفخر : « يمكننى حقًا قيادة هذا المنطاد ! »

وعندما وصل المنطاد فوق منطقة منبسطة واسعة ، وقال له جيف بحزم : « أليكس ، أريد منك أن تنزل المنطاد قريبًا من الأرض ، كى أساعدك على الهبوط » . وأخذ يعطيه التعليمات عبر الراديو ، حتى هبط المنطاد من ارتفاع 600 متر إلى 30 مترًا فقط فوق منزل ريفى ، ثم حلق على ارتفاع 15 مترًا وهو يجتاز الطريق . وفى اللحظة المناسبة ، وجه المدرب انتباهه إلى «حبل التنفيس» وطلب منه أن يشده بقوة بعد أن يجلس فى قاع السلة .

اصطدمت السلة بالأرض ثم زحفت مسافة قصيرة ، واستقرت على جانبها بعد أن فرغ بالون الهواء الساخن . ولكن أليكس كان ما يزال يجذب الحبل بقوة ، حتى يتأكد من هبوط المنطاد . لقد أمضى الفتى الذكى 90 دقيقة وحيدًا طائرًا فى السماء ، قطع خلالها 55 كيلومترًا ، ثم هبط بالمنطاد على نحو مذهل برغم الرياح الشديدة ، وكأنه يتبع تعليمات فى كتاب . وكانت ثقة أليكس بنفسه كبيرة ، وقد أخذ



عندما سقطت السلة فى نهاية مغامرة الفتى الذكى

زملاؤه وأساتذته فى اليوم التالى فى المدرسة يسألونه عن التفاصيل الغريبة ، وهو يفيض فى الشرح كقائد لمنطاد .

منحت الهيئة الوطنية للملاحة الجوية الأمريكية شهادة فخرية للمدرب جيف هولنشيد ، لما أبداه من خبرة عميقة فى عملية الإنقاذ .



بتصريف مختصر عن المصدر :

Yankee Magazine , An Article by Emily Dalen . Dublin , New Hampshire, 03444, U.S.A.

تحطمت الهليكوبتر فى وادٍ منعزل ..

[بقلم : ناتاليا رودجرز]

حدث ذلك فى يوم شديد الحرارة ، فى 28 يونيو 1976 ، حينما كان المزارع بوب ويلسون Bob Wilson يجلس فى شرفة منزله الريفى فى مزرعته النائية ، قرب مدينة جونسون سيتى Johnson City بولاية تكساس الأمريكية Texas ، ونزع بوب قبعته المستديرة ، وأخذ يلتقط أنفاسه ، ويجفف عرق جبينه بعد يوم عمل شاق .

بعد فترة قصيرة سمع طنين طائرة ، فرفع بصره إلى أعلى ليشاهد طائرة هليكوبتر عسكرية تحوم على ارتفاع منخفض ، فوق مضيق نهر بيدرنالس Pedernales ـ وهو نهر فرعى يصب فى نهر كولورادو غرب مدينة أوستن Austin . وظل بوب يراقب الطائرة لفترة ، وأحس بالقلق يشب داخله . فقد تجاوزت الساعة السابعة مساءً ، وأخذ الظلام يهبط بسرعة ، وكانت الطائرة تحلق على ارتفاع منخفض ، ولكنه أمل أن يتمكن الطيار من رؤية أسلاك التليفون التى تمتد فوق النهر ، بين جانبى الوادى الضيق . خاصة أن أعمدة

التليفون تكاد تتوارى بين أشجار السنديان فى المنطقة. وتوارت الطائرة بعيدًا.

بعد فترة قليلة، بينما كان بوب داخل المنزل، حضرت والدته التى تقيم فى منزل آخر بالقرب منه، وقد ارتسم الهلع على وجهها. استقبلتها بريندا Brenda ـ زوجة بوب فى دهشة ممزوجة بالخوف، ولكن الحماة صاحت بسرعة: « لقد حدث أمر فظيع، لقد سمعت دويًا كبيرًا! »

اندفع بوب مع زوجته فى سيارته البيك ـ آب، عبر الطريق الصخرى الوعر، حتى وصل إلى المكان الذى تمتد فيه أسلاك التليفون فوق مجرى النهر. وجرى بسرعة نحو حافة الجرف العالى. كان من الواضح أن الهليكوبتر قد اصطدمت بالأسلاك، وتحطمت فوق ربوة رملية قرب الشاطئ. على بعد حوالى 60 مترًا أسفل حافة الجرف. وكانت مياه النهر قريبة منها على نحو خطر، فلو لم تسقط الطائرة فوق هذه الربوة، لسقطت فى مجرى النهر، وكان مصير ركابها الغرق فى الحال.

كان محرك الطائرة ما زال يعمل بعنف، مسببًا طنينًا مزعجًا يصم الآذان. وأسرع بوب وزوجته بريندا نحو سفح

التل. وما إن اقتربا من الربوة حتى شاهدا رجلاً يزحف ببطء نحو حطام الطائرة، ولاحظا وجود رجلين آخرين ساكنين داخل كابينة الطائرة.

كان المشهد مروعًا، فقد تناثر الحطام فى كل مكان، وانفصل ذيل الطائرة وسقط على بعد حوالى 100 متر. وتحطمت الأبواب والزجاج السميك، والتوت أعمدة مزالق الهبوط، وانغرزت فى الرمال. ولكن المرعب أن رائحة الوقود كانت تملأ المكان.

وصل بوب إلى الرجل الذى يجر نفسه بصعوبة، وعرف من البادج الخاص به أنه الكولينيل ـ عقيد ـ تشارلز دوانز ـ فورد Charlis downes - Ford. حيث قال له وهو يلهث: « إن عليه وقف تسرب الوقود قبل أن تنفجر الطائرة». وكان يحاول يائسًا الوصول إلى كابينة القيادة، وهو يتألم بوضوح. ثم صرخ بعد ذلك: «أنقذ الرجلين» مشيرًا إلى الطيار ومساعده اللذين ظلا مشدودين إلى مقعديهما.

وقف بوب لفترة، وهو يحاول أن يستوعب الأحداث بسرعة، خاصة أن الطائرة يمكن أن تنفجر فى أية لحظة. ثم استدار نحو زوجته « قائلاً: اطلبى النجدة بسرعة »،

فانطلقت بريندا نحو السيارة ، وركز اهتمامه هو على طاقم الطائرة .

كانت أقرب مزرعة أخرى مأهولة تبعد حوالى ثمانية كيلومترات فى طريق صخرى متعرج . أما مدينة جونسون سيتى ـ حيث تتوفر الخدمة الطبية المناسبة ـ فتبعد حوالى 43 كيلومترًا . أما مزرعة بوب فكانت أقرب مكان يمكن اللجوء إليه ، ووجد بوب نفسه مطالبًا بإظهار كفاءات طبية ، أو على الأقل إسعافية متنقلة حتى تأتى النجدة . وحاول بوب بسرعة أن يتذكر إجراءات الإسعاف الأولى ، وكيف يمكنه مساعدة الطيارين الجرحى ، وتذكر القاعدة الأولى بتجنب جذب وتحريك الجريح ، حتى لا يضيره ذلك . ثم كان عليه بعد ذلك أن يثق بنفسه وحدسه وحكمه الخاص .

أخذ مساعد الطيار يتنفس بألم وصعوبة ، عندما أزال بوب حزام الأمان ، ثم حمله خارج كابينة القيادة بعيدًا عن الحطام . وأخذ يسأله بصوت عال ، ليطغى على أزيز الطائرة : « كيف يمكن وقف المحرك ؟ » ولكنه كان شاحبًا ، ولا يستطيع النطق .

عاد بوب مسرعًا لإخراج الطيار ، ووجد هناك « العقيد »





كان الكولونيل يزحف نحو الطائرة لإنقاذ الطيار ومساعده .

كولينيل تشارلز وهو يحاول العثور على صمام وقف المحرك، ويضرب لوحة المفاتيح بيديه، وقد انتابه اليأس والإعياء. وطلب منه بوب أن يبتعد عن الحطام قبل أن تنفجر الطائرة. ثم توجه إلى الجانب الآخر وفك حزام الطيار، وقبل أن يمسك به انطرح الطيار على الرمال، وكان لايزال يتنفس بصعوبة، وحمله بوب بين ذراعه مبتعدًا عن الطائرة. وما هى إلا أمتار قليلة، حتى صرخ الطيار من الألم. ولاحظ بوب شيئًا ناتئًا من قميصه فى وسط ظهره. إذن، فالطيار مصاب بكسر فى ظهره، ولو واصل بوب حمله فقد يؤدى ذلك إلى وفاته أو إصابته بالشلل. ومن ناحية أخرى، ماذا يمكن أن يحدث لو تركه مكانه لحين وصول النجدة، ثم انفجرت الطائرة ؟!

بحث بوب حوله، فشاهد بالقرب منه أحد أبواب الطائرة الذى يمكن استخدامه كنقالة. وبينما هو يفكر فى ذلك، ارتفع هدير محرك الطائرة، وتوقع بوب لحظة الانفجار المحتوم، ولكن الصوت بدأ يخفت تدريجيًا، ثم توقف المحرك تمامًا، بعد استنفاد الوقود. وهكذا زال خطر الانفجار.

شعر بوب بالارتياح، وأحس أن عناية الله ترعى ركاب الطائرة، وأن كل شىء سوف يكون على ما يرام. ومن

المؤكد أن النجدة سوف تصل بين لحظة وأخرى. ولكن نظرًا لانقطاع خطوط التليفون، فكان على زوجته بريندا أن تتوجه إلى المزرعة القريبة لطلب النجدة من هناك. وكانت الساعة تقترب من الثامنة مساءً.

حاول بوب أن يعرف شيئًا عن الإسعافات الأولية من الكولينيل، ولكنه كان مُلقى على الأرض، ويتنفس بسرعة وبغير انتظام. ثم شهق قائلاً: «ظهرى يؤلمنى» فأدرك بوب أن الرجل لا يستطيع السير، ولذلك كان يزحف طوال الوقت. فقد أدى سقوط الطائرة من ارتفاع 60 مترًا إلى كسر ظهره، ومن المحتمل أن يكون الأمر نفسه قد حدث للطيار ومساعده.

قام بوب بنقل الكولينيل برفق إلى وضع أكثر راحة. ثم توجه إلى الطائرة، وانتزع حشو كراسيها، كى يضعه تحت ظهر الكولينيل ورأسه. ثم توجه إلى مساعد الطيار، الملازم جوى ـ رتبة تعادل النقيب ـ بروس بالمر Bruce palmer، الذى كان يصرخ من الألم، ويتنفس بصعوبة. فرفع بوب بحذر خوذة الطيران عن رأسه، ولاحظ الدماء التى تنساب من فمه. فمد إصبعين مرتعشين، وأخذ

يستخرج من فيه أسنانه المحطمة ، ثم جرى نحو الطائرة ، وانتزع بعض المواد العازلة ، التى جعل منها وسادة تحت بالمر لتخفيف آلام عموده الفقرى . كما وضع قطعتين من الحشو على جانبيه ، وكان من الواضح أن بالمر يعانى كسرًا فى الظهر والرقبة . وأدرك بوب أن أى حركة قد تزيد احتمال إصابته بالشلل ، وقد يختنق بسبب الدماء المتدفقة . ولذلك قام بوب بإدارة رأس بالمر نحو الجانبين برفق ، دون أن يرفعه على الإطلاق ، وأخذ يطمئنه بأن كل شىء يسير على ما يرام .

كان هناك شك فى إمكان عثور رجال الإنقاذ على مكان الحادث بعد حلول الظلام بسرعة كافية . ومضى الوقت بطيئًا مملاً ، ولكن بوب أخذ ببشاشة ومرح يطمئن الجرحى ويشجعهم بكلماته ، ويرعاهم بالتناوب . برغم صرخات الألم التى كانت تتردد بين الحين والحين فى جنبات الوادى المنعزل .

ظهر ضوء مصباح فى التاسعة مساءً على حافة الجرف . وكانت زوجته بريندا ، تحمل بعض البطاطين ومصباحًا فى يدها . وأكدت أن عربات الإسعاف تتحرك الآن فى طريقها إليهم من جونسون سيتى . كما أن قاعدة سام هيوستون

Sam Houston الجوية بالقرب من سان أنتونيو San Antonio جنوب الولاية ، قد أرسلت طائرة هليكوبتر نحو موقع الحادث .

دقائق أخرى ، وصل خلالها حوالى 12 متطوعًا من المزرعة المجاورة ، وكان من بينهم طبيب ، أخذ فى حقن الجرحى بمسكن للألم . ولكن بوب أصر بشدة على عدم نقل الجرحى إلى أى مكان فوق الجرف ، حتى تصل الطائرة الحربية ، ومنع المتطوعين من ذلك .

دقائق أخرى وظهرت طائرة الإنقاذ الهليكوبتر العسكرية . وكانت تسترشد بالأضواء الحمراء الخاطفة ، والأضواء الأمامية للسيارات . وتمكنت أخيرًا من الهبوط فى الظلام وراء مجموعة من أشجار السنديان ، ولكن ذلك لم يكن عمليًا ؛ إذ لابد من الهبوط بجانب النهر مباشرة ، وليس فوق الجرف . وأخذ بوب يؤكد لرجال الطائرة أن نقل الجرحى - بظهورهم المكسورة - سوف يؤدى لامحالة إلى قتلهم . فارتفعت الطائرة مرة أخرى ، وهبطت على مقربة من حطام الطائرة المنكوبة . بينما كان الأطباء العسكريون يقومون بواجبهم .

بعد ساعات ثلاث من الحادث كان الجرحى على متن الطائرة ، فى طريقهم إلى المستشفى العسكرى فى بروك Brock ، عندئذ فقط بدأ بوب يشعر بالإرهاق ، وأخذ القلق ينتابه ، فيما إذا كان قد قدم المساعدة الكافية للجرحى ، دون أن يلحق بهم أى ضرر .

بعد مرور ستة أسابيع ، تلقى بوب ويلسون خطاب شكر وتقدير من الجنرال روبرت شومان Robert Schumann ، قائد قاعدة فورت هود Fort Hood ـ التى انطلقت منها الطائرة المنكوبة ـ على كل ما فعله لإنقاذ الطيارين الجرحى .

كانت إصابات الجرحى بالغة ، ولكنهم نجوا جميعًا ، وتماثلوا للشفاء ببطء . وفى 14 فبراير 1977 ، توقفت سيارة فى فناء منزل بوب وأسرته . وخرج منها رجلان يخطوان ببطء ، وهما ملفوفان بالضمادات من العنق وحتى أسفل الظهر ، ومع ذلك فقد عرفهما بوب على الفور .. وأمسك الطيار الكابتن توماس نيلسون Thomas Neilson ، ومساعده الملازم بالمر ، بيد بوب الذى أذهلته

المفاجأة وقال له :«.. لقد نجونا من الموت بفضل مساعدتك . ونحن جميعًا نشكرك من أعماقنا ، ولن ننساك أبدًا» .



بتصرف مختصر عن المصدر :

Dallas Magazine. An Article by Natalia Rodgers, dated May 1977 . Published by Dallas Southwest Media Corp. 2902 Carlisle. Dallas, Texas, 75204, U.S.A

قبطان يتحدى الغواصات الألمانية ..

[بقلم : جيوفرى بوكا]

اكتسبت سفينة الشحن اليونانية أنا ماريانا Anna Mariana شهرة كبيرة بين ضباط وبحارة سفن الحلفاء، خلال الحرب العالمية الثانية. ولم يكن ذلك مبعثه فقط غرابة من فيها أو عليها، ولكن لأعمال الإنقاذ الفذة التى قام بها طاقمها. ومن المعتقد أن مثل هذه الأعمال قد لقيت التقدير أيضًا من قادة الغواصات الألمانية فى المحيط الأطلنطى، والسفن الحربية لدول المحور، حتى إنهم «امتنعوا» عن إغراقها طوال فترة الحرب.

لم تكن هذه السفينة تنتمى إلى عالم الحرب بأى حال من الأحوال. فقد كانت سرعتها بطيئة نسبيًا، مما يجعلها تتخلف دائمًا عن قافلة السفن التى انطلقت معها، وتظل هكذا مجرد سفينة منفردة وحيدة بين الأمواج، بدون حراسة المدمرات والفرقاطات. ومع ذلك كانت تصل متأخرة بضعة أيام إلى وجهتها فى النهاية.

وهى فى الأصل سفينة شحن مستوية السطح، حمولة 19 ألف طن، بناها البريطانيون عام 1912، وباعوها إلى شركة يونانية للشحن البحرى عام 1924. وكان من المقرر تقاعدها عن العمل فى أوائل الأربعينات، إلا أن الحرب كانت مندلعة، وهناك حاجة ملحة لأى نوع من السفن. وكانت أنا ماريانا موضع سخرية بحارة الحلفاء، إذ بدا هيكلها رقيقًا وكأنه صنع من الكرتون الورقى المفضض. وقد بهتت الأعلام الخاصة بالإشارات البحرية بفعل أشعة الشمس والرياح والماء، حتى غدت جميعها بلا لون. ولكن قبطانها حرص على رفع العلم اليونانى فى أكثر من مكان بالسفينة، وكان يواظب على شراء أعلام جديدة للدولة من جيبه الخاص.

ولما لم تكن السفينة مجهزة بغرفة تبريد لحفظ الأطعمة واللحوم، فكان لابد من الاحتفاظ بها «حية»! وهكذا تحول سطحها إلى مزرعة للدواجن والبط والإوز والخراف والماعز، وأحيانًا البقر.

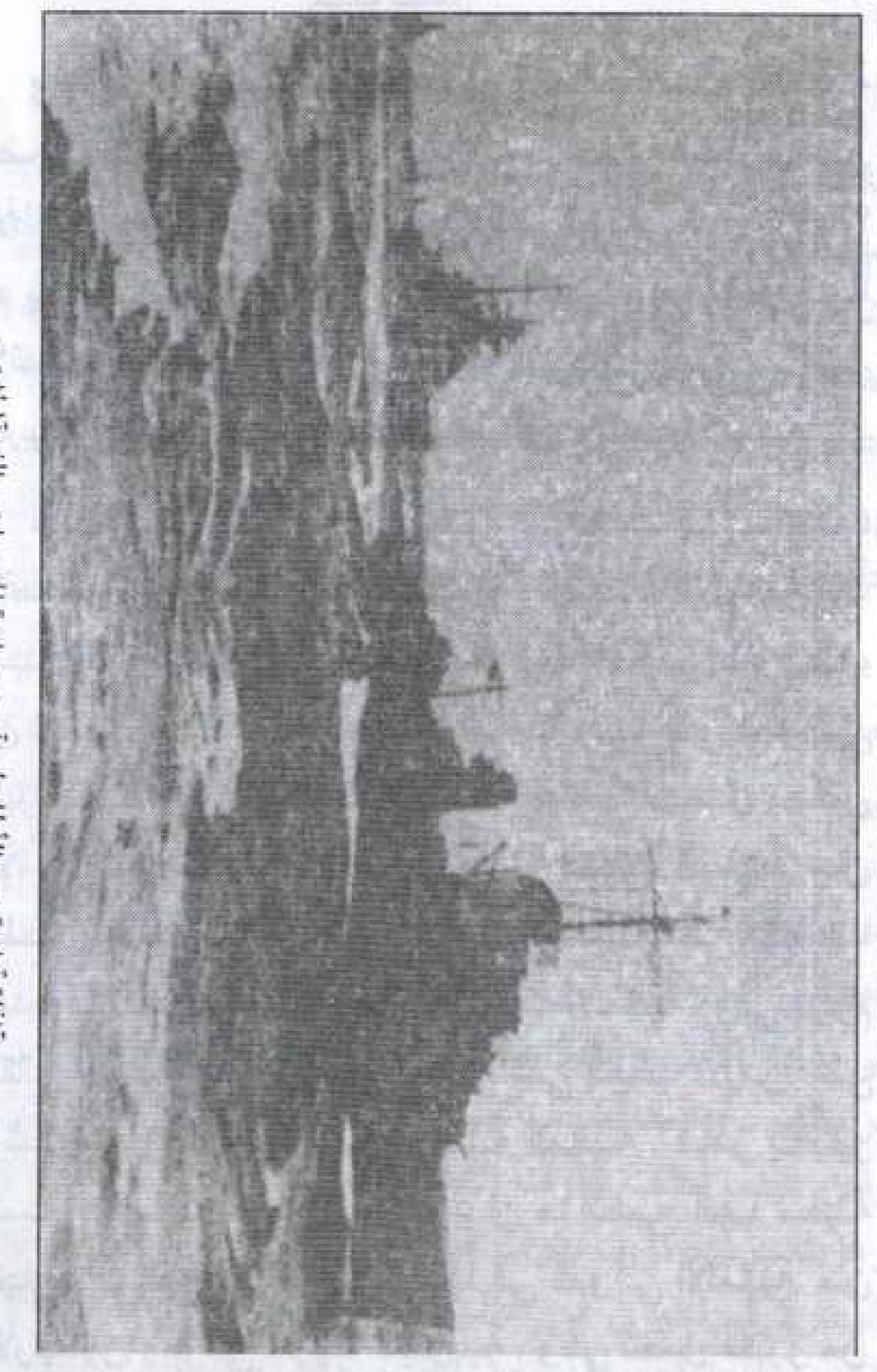
وكان سيد هذه «المزرعة العائمة» هو القبطان بورجيس كريسوكوس Borges Chrysokos. وهو رجل فى أواسط الأربعينات من عمره، يغلب عليه الطابع الانفعالى الذى يميز سكان دول البحر المتوسط، مع التمسك بالتقاليد الموروثة.

أما ضباط وبحارة السفينة فكانوا من جنسيات مختلفة ولغات شتى، وعادات واهتمامات متباينة، ولكن كان كل منهم يعرف واجبه تمامًا. وكان من بينهم - مثلاً - فتى آلات، يشاركه فى فراشه 15 قطًا. أما مساعد القبطان - الذى يتمتع بقدر من الوسامة - فكان همه الأول نشر اسمه وعنوانه فى صحيفة محلية فى إعلانات طلبات الزواج، فور رسو السفينة فى أى ميناء. وهكذا تجمع لديه مئات الطلبات، مع صور الفتيات الجميلات.

كانت السفينة أنا ماريانا تنقل شحنة إلى موانى الولايات المتحدة، حينما احتلت قوات البانزر المدرعة الألمانية فرنسا فى مايو 1940، وأصبح الدور الآن على بريطانيا. وأسرعت وزارة الحرب البريطانية باستئجار السفينة من الشركة اليونانية، لنقل الإمدادات من الولايات المتحدة وكندا إلى الموانى البريطانية. وكان القبطان والبحارة يفعلون ذلك فى بداية الأمر « كعمل تجارى » يضمن حصولهم على مرتباتهم - وكذلك أصحاب السفينة - برغم خطورته الشديدة. ولكن عندما احتلت القوات الألمانية أثينا فى 27 أبريل 1941، وغزت جزيرة كريت بقوات الباراشوت فى أواخر مايو، وجد البحارة اليونانيون فى عملهم مشاركة فعالة فى المجهود الحربى للحلفاء، من أجل تحرير وطنهم المحتل أيضًا.

ولا أحد يعرف بالضبط لماذا لم تقم الغواصات الألمانية بضرب هذه السفينة خلال عشرات الرحلات الخطرة عبر الأطلنطى طوال الحرب؟ هل بسبب العلم اليونانى الذى ترفعه؟ أم بسبب الخراف والماعز والدجاج على سطحها، وأنها لاتستحق طوربيدًا ثمينًا؟ أم بسبب الشجاعة الفائقة - التى قاربت التحدى - والتى أبداها القبطان والبحارة جميعًا ؟!

حدث خلال «معركة بريطانيا» التى بدأت فى منتصف أغسطس 1940، والتى قامت خلالها القاذفات الألمانية بدك المدن البريطانية لثلاثة أشهر متواصلة تمهيدًا لغزوها، أن كانت السفينة أنا ماريانا فى طريقها إلى الموانى البريطانية من الولايات المتحدة، وهى تحمل بعض الإمدادات العسكرية. وبعد أيام قليلة تخلفت السفينة عن اللحاق بقافلة السفن المسلحة، والمحمية على أجنابها بمدمرات الحراسة من خطر الغواصات الألمانية. وفى اليوم التالى لاحظ القبطان وجود سفينة على الجانب الأيمن على وشك الغرق، وبجانبها غواصة ألمانية. فأمر بتغيير مسار السفينة نحوها، وسرعان ما اتضح أنها سفينة تجارية ألمانية، كانت فى طريقها إلى الموانى الألمانية من الأرجنتين وموانى أمريكا الجنوبية. وهى تحمل الكثير من



قافلة غازية عبر الأطلنطي تحت حراسة المدمرات والفرقاطات .

الرجال ـ لأداء الخدمة العسكرية ـ مع نسائهم وأطفالهم . ويبدو أن إحدى المدمرات البريطانية أصابتها بإصابات مباشرة فى منتصف المحيط قرب الفجر . وقد هرعت إليها الغواصة الألمانية U - 117 ، التى كانت قريبة منها ، بناءً على أوامر من قيادة الغواصات فى ميناء بريست Brset الفرنسى المحتل . وقد حملت الغواصة على سطحها ما أمكنها حمله ، ولكن أغلب الناجين من السفينة الألمانية المنكوبة كان على ظهر السفينة اليونانية . واتجهت الغواصة الألمانية على سطح الماء نحو ميناء بريست ، وخلفها السفينة اليونانية . ولكن عند نقطة معينة ، غيرت أنا ماريانا اتجاهها نحو الشمال إلى بريطانيا . وحاول قبطان الغواصة الألمانية تغيير مسارها دون جدوى ، ولم يكن يستطيع أن يطلق عليها طوربيدًا وعليها شحنة « بشرية » ألمانية .

وعند احتدام دور الغواصات الألمانية الرهيب بين عامى 1942 ، 1943 انطلقت أنا ماريانا من ميناء هاليفاكس Halifax فى مقاطعة نوفا سكوتشيا Nova Scotia الكندية ، فى أواخر خريف 1942 ، ضمن قافلة من السفن ، فى طريقها إلى ميناء لوك بو Loch buie فى جزيرة مول Mull غرب، إسكوتلاند .

كان على ظهر السفينة اليونانية مجموعة من المدافع المضادة للطائرات «آك ـ آك»، وثمانى دبابات أمريكية واضحة المعالم لأية غواصة ألمانية عن بعد، بالإضافة إلى الأسلحة والمعدات العسكرية الأخرى فى عنابر السفينة. وكان الاتصال اللاسلكى بين السفن ممنوعًا. ويقتصر الأمر على الإشارات بالأعلام أو بالأضواء، أو العوامات التى تلقيها السفن لإرشاد السفن الخلفية.

وبعد أيام ثلاثة انفصلت أنا ماريانا ـ كعادتها ـ عن باقى القافلة. وفى اليوم الرابع وجد البحارة أنفسهم فى عرض البحر وحيدين تمامًا، وأمامهم بالطبع قطعان من الذئاب فى انتظارهم. وبرغم القلق الشديد الذى انتاب طاقم السفينة، فإن القبطان لم يأمر بالعودة إلى هاليفاكس حيث الأمان. وأشار إلى الدبابات «هذه الأشياء مهمة لتحرير أوروبا، ولابد من توصيلها إلى هناك».

وطوال اليوم، انهمك الجميع فى تدبير بعض الاحتياطات، وتوزيع سترات النجاة، مع أوامر مشددة بأن تكون فى متناول كل فرد طوال الوقت. وكان من

الممكن سماع دوى المدافع وانفجارات الطوربيدات بين الحين والحين عند الأفق الشمالى. ولكن السفينة اليونانية انطلقت بأقصى سرعتها نحو هدفها، ولم يعد يحميها سوى الضباب وبعض الغيوم.

فى فجر اليوم التالى وجد البحارة أنفسهم فى منطقة تزخر بالأشلاء وأطواف النجاة والسلالم الخشبية والصناديق والحبال وغيرها. وبدا أن السفينة الغارقة كانت تحمل شحنة من أجولة الدقيق، ولذلك تحول سطح الماء إلى طبقة كثيفة بيضاء. ولابد أن الكارثة حدثت خلال الليل، وقد تكون الغواصات مازالت فى نفس المنطقة، فى انتظار فريسة أخرى.

امتقع وجه القبطان كريسوكوس، ولكنه قال بهدوء: «.. إلى الأمام بنصف السرعة». لقد قرر عدم الهروب، والبقاء للبحث عن الناجين. واندفع البحارة ـ الذين لم يكن لديهم ما يفعلونه ـ يراقبون البحر بحثًا عن الناجين. وقد شاهد بعض البحارة غواصة ألمانية عن بعد. ولكن السفينة ظلت لعدة ساعات تدور حول المكان لأداء مهمتها أولاً.

ولقد أكبر البحارة ذلك العمل من قبطانهم، وأيدوه فيما ذهب إليه بنفوس راضية، إذ تبين لهم أنها ليست مجرد

شجاعة أو شهامة قد يبديها المرء فى اللحظات الحرجة ، ولكن الأمر قد يمتد إلى الإحساس الإنسانى المرهف ، الذى يأبى كسر الإرادة ، ويرفض النيل من كرامة الإنسان وكبريائه . وهو أمر قد نلاحظه كثيرًا من المتكبرين والمغرورين والطغاة ، فى استخدام قوة المال ونفوذ السلطة وقهر المنصب ، فيما لم يرده الخالق ـ سبحانه .

وفى النهاية ، أمر القبطان بانطلاق السفينة بأقصى سرعتها . وعلى الرغم من أنهم لم يعثروا على أحد من السفينة الغارقة ، إلا أنهم أدوا واجبهم على خير وجه ، وشعروا حقيقة براحة الضمير . وبعد حوالى أسبوع وصلت السفينة إلى ميناء لوك بو فى إسكوتلاند Scotland وقد التصق بها الدقيق ، وأضفى عليها لونًا مهترئًا كالحًا أثار تعليقات البحارة فى عشرات السفن بالميناء ، ويشيرون إلى قطعان الخراف والماعز وهى تمرح على ظهر السفينة . ولكن البحارة اليونانيين ورفاقهم الآخرين لم يكن يضيرهم ذلك ، وكانوا فخورين بسفينتهم وعلمهم اليونانى المرفوع بكبرياء .

وعند انتهاء الحرب تلقى قبطان السفينة وضباطها وبحارتها ، تكريمًا خاصًا من الحكومة البريطانية ، مع منح

مكافأة مالية سخية لبدء حياة جديدة . وأما القبطان كريسوكوس فقد حصل على وسام الاستحقاق «للشجاعة الفائقة التى أبداها ، وإصراره على ألا يدع زملاءه يواجهون الموت وحدهم فى عرض البحر ، برغم الأخطار الكبيرة . »



بتصرف مختصر عن المصدر :

Quest Magazine, An Article by Geoffrey Boka, Sep. 1978.
published by Ambassador International
Cultural Foundation. 1133 Ave. of the Americas. New york.
N.y. 10036,U.S.A.

محنة ناقلة بترول ..

[بقلم : روبرت كون]

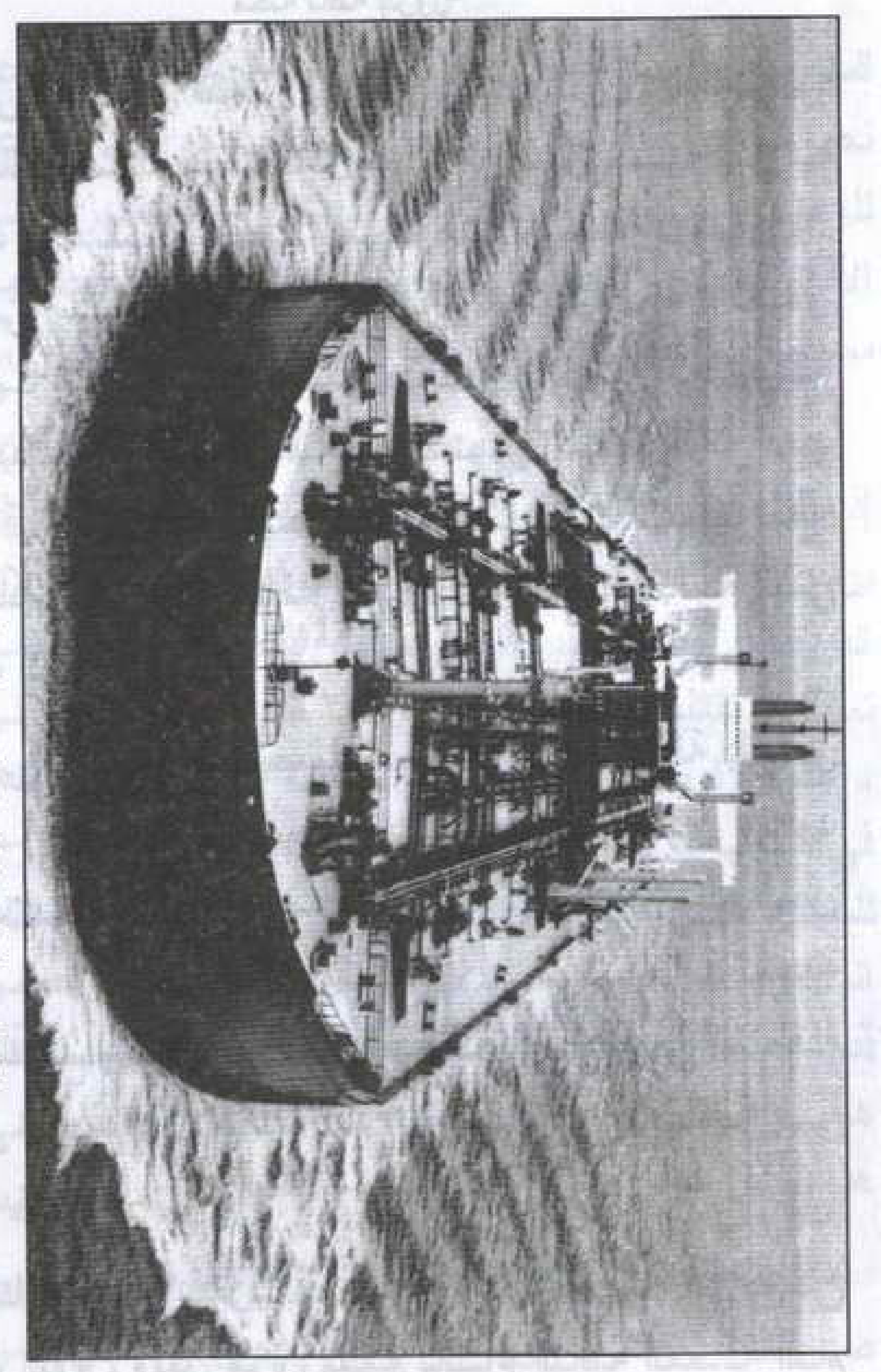
تزودت ناقلة البترول العملاقة أموكو كاديز Amoco Kadez ـ التى يبلغ طولها 334 مترًا ، وعرضها 51 مترًا ، وتصل حمولتها إلى 220 ألف طن ـ بالزيت الخام من موانى الخليج العربى ، ثم اتجهت عبر المحيط الهندى ، للدوران حول رأس الرجاء الصالح «الكاب» ، ثم اندفعت نحو الشمال إلى أوروبا .

وصلت الناقلة قُبالة الساحل الفرنسى فى صباح يوم 16 مارس 1978 وهى تندفع بسرعة 11 عقدة ـ حوالى 20 كيلومترًا فى الساعة ـ نحو مدخل القنال الإنجليزى ـ فى جو عاصف وأمواج متلاطمة ، فى طريقها إلى ميناء روتردام الهولندى . ولما كانت الأمواج قد نزعت بعض براميل زيت المحركات من مكانها على السطح ، وأخذت هذه تتدحرج بخطورة ، فقد أمر القبطان باسكال باردارى بخفض السرعة ، وإدارة مقدمة الناقلة يسارًا كى تواجه العاصفة ، بدلاً من مؤخرتها . وأخذ البحارة فى مطاردة البراميل وتثبيتها حوالى ساعة ونصف الساعة .

بعد ذلك أمر القبطان بزيادة السرعة نحو الشمال الشرقى ، للتوجه إلى ميناء لايم على الساحل الجنوبى البريطانى ، لإجراء بعض الإصلاحات ، ثم إلى هولندا . وكان ذلك هو اليوم الأخير فى رحلتهم الطويلة التى استغرقت حوالى خمسة أسابيع متصلة .

فى صباح نفس هذا اليوم تلقى القبطان الألمانى هارتموت فينرت ، أمرًا من مقر شركته فى ميناء هامبورج ، للتوجه بسفينته «باسيفيك» المخصصة للإنقاذ البحرى ، من ميناء بريست الفرنسى ـ حيث يرسو ـ إلى مضيق دوفر البريطانى ؛ كى يساعد سفينة إنقاذ أخرى فى قطر وسحب ناقلة بترول « أخرى » إلى الساحل . واستدعى القبطان فينرت طاقم سفينته المكون من 19 شخصًا ، واندفع بأقصى سرعته نحو مضيق دوفر . وبرغم أن سفينة الإنقاذ «باسيفيك» كان طولها 70 مترًا ، وقوة محركاتها عشرة آلاف حصان ، إلا أنها كانت أشبه بقطعة فلين فى بحر مضطرب .

فى العاشرة إلا ربعًا ، أبلغ ضابط الدفة قبطان الناقلة أموكو أن مقدم السفينة ينحرف إلى اليسار دائمًا ، وأنه صحح المسار عدة مرات إلى اليمين ، ولكن الناقلة لاتنقاد



ناقلة البترول العملاقة أمو كو كاديز فى طريقها خارج الخليج العربى

إلى ذلك الاتجاه . وأخذ القبطان يراقب بدهشة مؤشر زاوية الدفة على اللوحة . ولما تأكد من عدم استجابة السفينة للانحراف نحو اليمين ، أمر بإبطاء السير ، ثم عدله إلى الوقوف التام ، واستدعى كبير المهندسين . لقد كان هناك بلاشك شىء ما محشور بعجلة الدفة أو الدفة نفسها ، يجعل السفينة تتجه دائمًا نحو اليسار . وكان الموقف خطيرًا ، فالمنطقة تزدحم بالسفن ، والعاصفة شديدة ، وأى خلل سوف يؤدى إلى خطر الاصطدام .

لم يكن من المتخيل وجود خلل فى الدفة ، نظرًا للإتقان الهندسى فى تصميمها ، ثم إن الدفة فى ناقلة عملاقة كهذه ، عبارة عن «جدار» من الصلب السميك ، حيث يصل طول الدفة إلى 13 مترًا ، وعرضها ثمانية أمتار ، ووزنها 160 طنًا . هذه الكتلة الضخمة ، تحركها مجموعة من المكابس المائية الضخمة ، ويتصل بها مجموعة أخرى من المكابس الزيتية والمحركات الكهربائية المنفصلة لتشغيلها . وحاول المهندسون إصلاح الخلل فى الدفة وهم محشورون فى مكان ضيق ، وقد تلوثوا تمامًا بالزيت المتسرب ، دون جدوى .

فى البداية أمر القبطان بإرسال «النداء الأول للاستغاثة» . وهناك ثلاث درجات لمثل هذه الرسائل حسب إشارات البث اللاسلكية ، أقلها إلحاحًا هى «رسالة الأمان» ، والتى استخدمها قبطان الناقلة . وهى رسالة لا تعدو كونها تنبيها بأن هناك «بعض الأخطار الملاحية البسيطة» . وكانت الناقلة قد فقدت قوة دفعها الذاتى بعد 20 دقيقة من وقف المحركات . ولذلك أخذت تنحرف نحو الشاطئ الفرنسى ببطء ، بقوة العواصف العاتية التى تهب فى ذلك الاتجاه .

فى الحادية عشرة صباحًا ، اتصل قبطان الناقلة بالراديو بميناء بريست الفرنسى القريب ، مستفسرًا عن وجود سفن إنقاذ لقطر وسحب الناقلة ، إذ إن فرنسا ليس لديها حرس سواحل ، ولم تكن هناك شركة فرنسية تمتلك سفن قطر . وكانت السفينة الوحيدة فى المنطقة هى باسيفيك الألمانية التى توجهت فى العاصفة إلى مضيق دوفر .

كان القبطان فينرت قد قضى ساعات مضنية فى صباح ذلك اليوم ، ولكن ما إن سمع بأنباء الناقلة المعاقة أمام

السواحل الفرنسية ، حتى أمر بحارته بالتوجه بأقصى سرعة نحو الساحل الفرنسى . وقدر أن أمامه حوالى الساعة للوصول إلى مكان الحاملة لإنقاذها . وما إن ظهرت فى الأفق لقبطان السفينة باسيفيك ، حتى اتصل بقبطانها مستفسرًا « أعتقد أنك موافق على استمارة لويد المفتوحة ؟ »

وهنا حدث خلاف فى رواية كل قبطان طبقًا لذاكرته . إذ يقول قبطان الناقلة باردارى أنه رد بالنفى ، وأنه كان يريد أن يعرف أولاً تكاليف قطر السفينة إلى خليج لايم البريطانى . بينما يشير قبطان سفينة القطر إلى أنه أوضح تمامًا أن تقاليد شركته فى ظرف كهذا هى العمل استنادًا إلى «استمارة لويد المفتوحة» . أما تكاليف القطر فتتحدد مقدمًا فى المكاتب قبل تنفيذها . ولكن فى عمليات الإنقاذ البحرى للسفن التى تتعرض لأعطاب أو حادث فى أعالى البحار ، فلابد من استخدام استمارة لويد ، لإمكان المضى قدمًا فى إجراء عملية الإنقاذ ، كما أن تعليمات الشركة فى هامبورج ، تمنع القبطان فينرت من تقديم أى خدمات خارج هذا الإطار القانونى الدولى المتعارف عليه .

«فاستمارة لويد المفتوحة» ما هى إلا عقد تقليدى من أربع صفحات تعده شركة لويد للتأمين البحرى فى لندن ، من

أجل إتمام عمليات الإنقاذ المحتملة . وعلى القبطان أن يملأ الاستمارة باسمه واسم طاقمه ، مع كافة البيانات الأخرى . فإذا قبلت الاستمارة ، بدأت عمليات إنقاذ السفينة وحمولتها على الفور ، دون أى مساومة على التكاليف على الإطلاق . وتلزم الاستمارة الموقعين عليها بقبول النتائج التى يتوصل إليها حكم خبير ومحايد فى لندن . مالم يتوصل الطرفان إلى تسوية فيما بينهما . الهدف الأساسى من الاستمارة هو تحاشى إضاعة الوقت والسفينة والشحنة والركاب ، فى عمليات التفاوض والمماحكة .

ومع ذلك فقد دارت سفينة القطر حول الناقلة من كل جانب ، وأخذ قبطانها « فينرت » يفكر فى الطريقة المثالية لسحبها ، آخذًا فى الاعتبار قوة الرياح وحركة الأمواج ، وحالة المد والجزر . ومن جديد عرض على قبطان الناقلة الإيطالى القبول باستمارة لويد ، ولكن الإجابة جاءت بالرفض مرة أخرى . فقال له فينرت : «إن وضعك سيئ جدًا . وأنتم فى حاجة إلى قطر» . وأجابه قائلا : «نحن كذلك فعلا» . فقال له الألمانى : «دعنى أولاً أمد سلسلة بين السفينتين ، ثم نتحادث بعد ذلك على نوع العقد» . ولكن قبطان الناقلة يؤكد أنه رفض ، وأنه طلب أن يتصل هو بمقر شركة

النفط الأمريكية «أموكو» فى مدينة شيكاجو الأمريكية . ومع ذلك قام فينرت بمد سلسلة بين السفينتين ، نتيجة خطأ فى فهم أحدهما الآخر ، حيث كانا يتحدثان بالإنجليزية .

ولو أن قبطان الناقلة وافق على استمارة لويد المفتوحة منذ البداية ، لجرت الأمور بطريقة سهلة للغاية . فهذه الاستمارة أصبحت من تقاليد الملاحة فى أعالى البحار ، وليس فى قبولها ما يعيب أو يجرح كبرياء قبطان سفينة على وشك الغرق . ولكن تكلفتها أكبر من تكلفة السحب أو القطر العادى فى الظروف الطبيعية ، والتى يجرى الاتفاق عليها مسبقًا .

والموقف الرسمى للشركة الأمريكية يشير إلى أن القبطان كان على الدوام «سيد سفينته» ، وله الخيار فى اتخاذ القرار الذى يراه ملائمًا ، وهو رأى تناقضه تسجيلات المكالمات اللاسلكية بين مختلف الأطراف ، فقد كان قبطان الناقلة على اتصال دائم بمقر شركته فى شيكاجو ، وكانت إدارة الشركة نفسها تبحث فى طول أوروبا عن سفينة إنقاذ ، وطلبت باللاسلكى من جميع فروعها بأوروبا ـ وبلهجة آمرة ـ البحث عن سفينة قطر لإنقاذ أموكو كاديز ـ فى الوقت الذى كانت فيه تجنح نحو صخور الشاطئ الفرنسى ورماله .

وماحدث بعد ذلك هو نتيجة طبيعية لسوء الفهم ، وسوء التقدير وسوء التصرف بعد ضياع الوقت . فقد طالت عمليات المساومة التى قادها قبطان الناقلة ، ولم يبعث برسالته صراحة إلى قبطان سفينة القطر ، إلا فى الساعة الرابعة والربع عصرًا ، وعبر محطة إرسال الشاطئ بعد مضى أربع ساعات حاسمة منذ وصول السفينة باسيفيك إلى الموقع . وكان الجو خلالها قد ازداد سوءًا ، وانقطعت السلسلة مرتين . وتدهور الوضع بسرعة ، وأصبح الموقف يدعو إلى اليأس ، عند فشل المحاولة الأخيرة لسحب الناقلة من الخلف بمساعدة محركاتها عند هبوط الظلام .

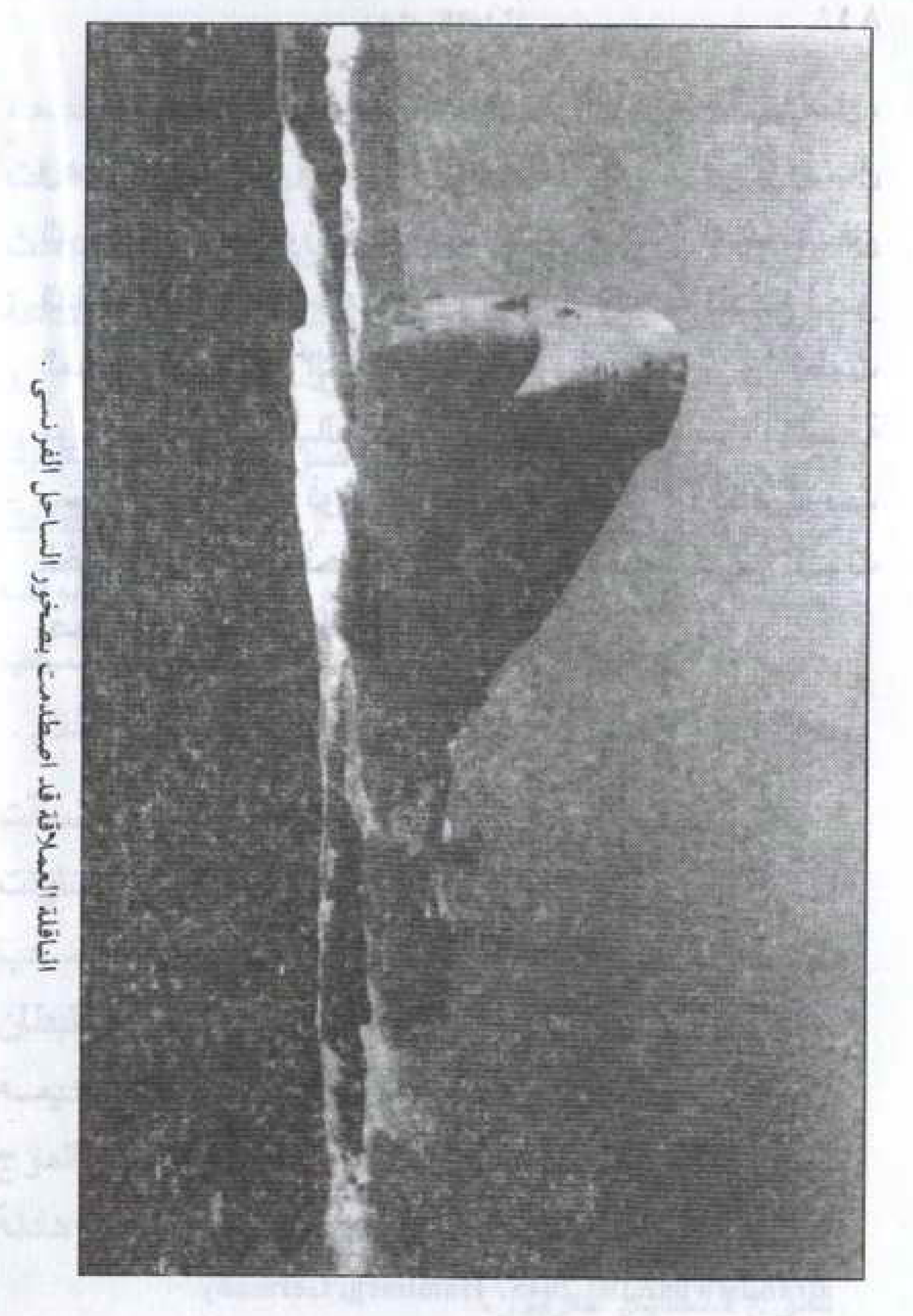
اقتربت الناقلة كثيرًا من الساحل الفرنسى ، وضاقت المسافة حتى وصلت إلى ستة كيلومترات فقط . وحاولت السفينة باسيفيك طوال الليل تثبيت سلسلة جديدة وسحب الناقلة بعيدًا قبل الاصطدام بالأرض ، وحاول القبطان تثبيت الناقلة بإلقاء المرساة ، ولكنها تصبح عديمة الفائدة فى سفينة عملاقة فى حجم الناقلة . كما أن الموج الشديد يلغى أثرها تمامًا ، إلا إذا كانت فى منطقة هادئة الموج كالخليج العربى .

كانت السفينتان مقيدتين إحداهما إلى الأخرى بالسلاسل ، وهما تندفعان بقوة الرياح والأمواج نحو شاطئ بورسال الفرنسى . وتجاوزت السفينتان عوامات إرشاد السفن الدالة على حدود المنطقة ، وبدأت الناقلة تندفع نحو المياه الضحلة والحواجز الرملية والصخور ، وارتطمت موخرة السفينة بالصخور أولاً بعد دقائق من التاسعة مساءً ، واستقرت فوق الرمال والصخور . وأخذ الزيت الخام فى التسرب نحو الشاطئ ليشكل أسوأ كارثة تلوث يصاب بها الساحل الأوروبى .



بتصرف مختصر عن المصدر :

Der Spiegel Magazine, by Robert Kuhn.
Brandstwiete 19 , 20457 Hamburg, Germany



الناقلة العملاقة قد اصطدمت بصخور الساحل الفرنسي.

النساء والأطفال أولاً ..

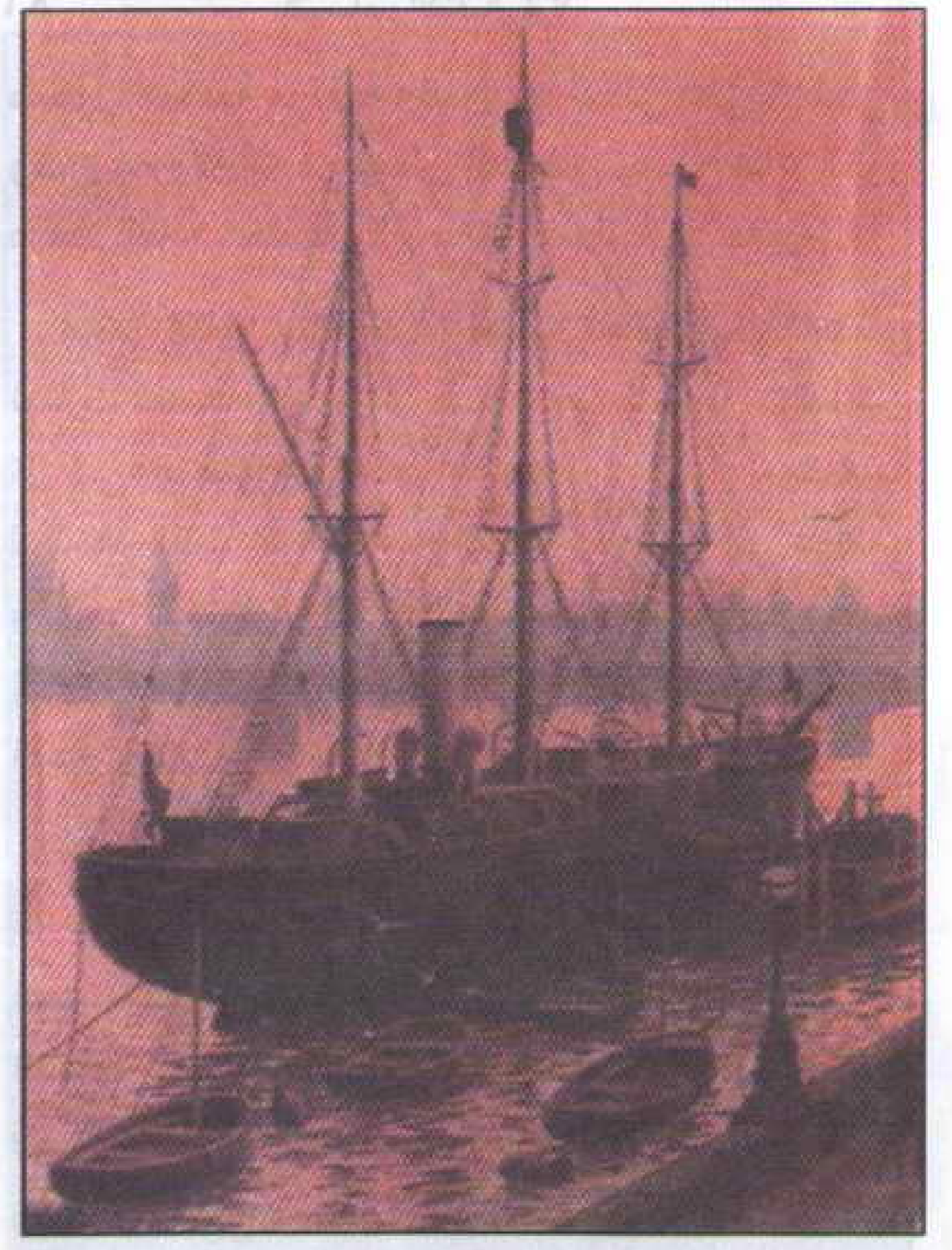
[بقلم : الكابتن بيرسى شارب]

فى عصر يوم دافئ وسماء صافية ، أخذ حوالى 638 شخصًا على حاملة الجنود البريطانية بيركينهيد Birkenhead يستعدون للنزول إلى الشاطئ ، بعد أن دخلوا بالفعل خليج سيمونستاون Simonstown فى جنوب إفريقيا . وكانت السفينة الحربية قد غادرت إيرلاندا فى السابع من يناير 1852 ، وهى تحمل تعزيزات من الجنود والذخيرة والأسلحة للقوات البريطانية ، التى كانت مشتبكة فى حرب شرسة فى شرق الكاب ، ومن بين الركاب حوالى 20 سيدة وطفلاً من زوجات وأبناء الضباط البريطانيين العاملين فى جنوب إفريقيا .

وكان من بين الركاب أيضًا الفايكونت لورانس ميتفورد Lawrence Metford مع عروسه الإيرلندية ماريا فوكنر Maria Falkiner . وهو المفوض البريطانى فى جنوب إفريقيا ، عائدًا إلى مقر عمله . ولكن كان عليه بعد قليل أن يودع عروسه ، ويقف مع حوالى 440 شخصًا آخر يواجهون الموت فى شجاعة ورباطة جأش .

بنيت السفينة بيركينهيد من ألواح الخشب ، وزودت بماكينات بخارية من الحديد ، قوتها 560 حصانًا ، وتكفل لها الاندفاع بسرعة 8 عقد Knot – أى حوالى 14.4 كيلومتر فى الساعة ، ويصل طولها إلى 64 مترًا ، ومقسمة إلى عدة طبقات ، كما زودت بمجموعة من خيرة ضباط البحرية البريطانية وبحارتها . وعقد لواء قيادتها للكابتن روبرت سالموند Robert Salmond ، وهو رجل هادئ وملاح ماهر وله خبرة طويلة فى أعالى البحار .

فى الساعة السادسة من مساء يوم الأربعاء 25 فبراير ، ألقت السفينة بخطاف الأثقال من مؤخرتها حتى تقلل من سرعتها ، وهى تسير بحذر داخل خليج سيمون « وهو الاسم القديم » . وأخذت السفينة تتحرك بمحاذاة الساحل ، فى المراحل النهائية لعبور الممر المائى نحو المرفأ . ووقف الركاب يتطلعون إلى غروب الشمس ، ويتمتعون بصفاء الجو . وفى الظلام وصلت السفينة إلى مقابل كيب هانج كليب Cape Hang Klip فى جنوب غرب طرف الخليج . ومن هذا المكان يبدأ خور طويل يبلغ حوالى 43 كيلومترًا إلى الداخل ، حيث تشكل الأرض فى الجانب الغربى شبه جزيرة معقوفة . ولكن المياه فى هذا الخور عميقة جدًا ، وجانباه عبارة عن



صورة زيتية لسفينة نقل الجنود بيركنهيد ، محفوظة فى المتحف البحرى البريطانى .



السفينة بيركنهيد الحربية ، في مدخل الخذر القاتل .

صخور عمودية مرتفعة ، ليس بها شاطئ على الإطلاق . وكان معروفًا أنه فى بعض المناطق يصبح قاع الخور ضحلاً للغاية ، خاصة بالقرب من شاطئيه أو جانبيه .

استمر الكابتن سالموند فى توجيه السفينة بخبرته حتى اجتازت المسافة الأولية التى قد تشكل نقاط الخطر . ولما كان كل شىء يمضى على ما يرام ، فقد ترك الأمر لمساعديه للمسافة القليلة الباقية على المرفأ ، وتوجه إلى غرفته . واستمر البحارة والضباط فى العمل بهدوء ، وكان عمق الخور أعمق كثيرًا من غاطس السفينة ، كما كان يؤكد البحار المكلف بذلك .

ومهما يكن من أمر ، فلا أحد يعرف ما الذى حدث ، هل هو خلل فى البوصلة ، أم أن التيار دفع بالسفينة نحو الجانب ؟ واتجهت السفينة رأسًا إلى مجموعة من الصخور المختفية تحت سطح الماء . وفى الساعة الثانية فجرًا اصطدمت مقدمة السفينة بالصخور فى الظلام الدامس ، وشقت الألواح الأمامية .. وارتجت السفينة من قوة الصدمة ، ولكنها استقرت فى موقعها ، بينما الرفاصات مازالت تعمل لدفعها إلى الأمام !

اندفع الكابتن سالموند إلى السطح فور وقوع الحادث ، وأمر بوقف الماكينات . وبسرعة قدر موقف سفينته ، واشتم رائحة الكارثة التى كانت على وشك الوقوع . ولكنه بهدوء أمر الضباط والبحارة من حوله بإحضار النساء والأطفال جميعًا إلى السطح ، والاستعداد لإطلاق زوارق الإنقاذ . وكان هناك ثمانية زوارق فقط ، وكانت التعليمات القديمة للبحرية البريطانية تقضى بأن يكون ثلث حمولتها للركاب ، والثلثان لبحارة السفينة وطاقمها . ولكن الكابتن سالموند قرر فى نفسه تجاهل هذه الأوامر ، ووضع من وحى إلهامه وأخلاقه مبدأ جديدًا وهو « النساء والأطفال أولاً » . Women And Children First

فى اللحظات الأولى للكارثة ، غرق الكثير من الجنود فى كبائنهم ، حين دهمتهم المياه فجأة فى الطوابق السفلى . وأخذ الجنود المحصورون يتدافعون للنجاة إلى الطوابق العليا ، وهم يصرخون ، ويلكم بعضهم بعضًا فى تدافع رهيب ، وهلع من الموت غرقًا .

كان الموقف يقتضى عقلاً هادئًا للتحكم فى الرجال بحزم . ووقف الكولينيل ـ عقيد ـ أليكسندر سيتون Alexander Seton ، أعلى رتبة على ظهر السفينة ، يأمر الضباط بالنظام ، وتنفيذ كل ما يأمر به قبطان السفينة بلانقاش . وفى وسط هذه

الفوضى العارمة ، استمر الكابتن سالموند وضباطه وبحارته ، فى إنزال النساء والأطفال فى قارب واحد من قوارب النجاة الثلاثة الصالحة بعد الحادث . واصطحبهن مساعده رولاند ريتشارد Rowland Richard . وأخذت القوارب تبتعد قليلاً عن السفينة .

عندما اطمأن الكابتن سالموند لمصير الأطفال ، استدار بعد ذلك لمواجهة الموقف المفزع . أمر الكابتن بإدارة المحركات للخلف لنزع مقدمة السفينة من الصخور المشتبكة بها ، وكانت غلطة مميتة ؛ إذ اندفع المهندس تشارلز رينويك Charles Renwich إلى السطح ليبلغ القبطان بحجم الكارثة . إذ اندفعت المياه بغزارة من الفتحات الأمامية بالسفينة ، وأخذت العنابر تمتلئ بالمياه .

كان الموقف يائسًا ، ولكن الضباط والجنود والبحارة وقفوا فى صفوف طويلة ، هادئين تمامًا ، فى انتظار اللحظة الحاسمة . ولكن القبطان سالموند وقف يقول : «من يستطيع السباحة فليفعل ذلك لإنقاذ الحياة » . وأكد الكولينيل سيتون ، على من يريد السباحة أن يبتعد عن قارب الأطفال ، وإلا غرقوا جميعًا .

خلال دقائق ، اختفت مقدمة السفينة تحت سطح الماء ، وأخذت تتحطم ببطء . بينما وقف أكثر من 200 رجل على

السطح مستعدين للموت فى هدوء ، ولم ينهر منهم سوى اثنين أو ثلاثة . وقفز آخرون يجيدون السباحة إلى المياه الدافئة ، يحاولون الابتعاد عن دوامة الامتصاص عند غرق السفينة . وتعلق البعض ببعض الحطام والأخشاب العائمة ، والبراميل والأوعية الطافية . ولكن هؤلاء واجهوا بعد ذلك خطرًا رهيبًا آخر ، وهو أسماك القرش Shark التى تعج بها المنطقة وجاءت النهاية سريعة خلال دقائق معدودة واختفت السفينة تحت الماء ، ولم يظهر منها سوى أطراف السارية الرئيسية والسارية الخلفية ، أما السارية الأمامية فقد سقطت فوق الكابتن سالموند ، وغرق مع السفينة .

لم يكن هناك شاطئ من الممكن أن يلجأ إليه من يحاول السباحة على جانبى الخور . ومن المعتقد أنه غرق منهم الكثير ، ولكن بعضهم تعلق بالأنقاض ، وجرفه التيار لأماكن آمنة فى الخور . وفى ظهيرة اليوم التالى كانت إحدى السفن الشراعية المحلية تجوب المنطقة ، فعثرت على زورق الأطفال والنساء ، وأنقذتهم ، ثم أخذت تجوب المنطقة بحثًا عن الناجين ،وتوجهت أخيرًا نحو موقع الحادث ، فوجد بحارتها 35 رجلا متعلقين بأعلى الساريتين .

وفى النهاية كان كل ما أمكن إنقاذه 193 شخصًا ، من بين 638 راكبًا وبحارًا كانوا على ظهر السفينة .

خلال المحاكمة العسكرية التى جرت فى ميناء بورتسماوث فى جنوب بريطانيا ، وُجه اللوم إلى الكابتن سالموند ، لإبحاره بالقرب من الشاطئ ، ولكن الحكم أيضًا تضمن الإشادة بشجاعته التى أبداها خلال الدقائق العشرين الأخيرة قبل غرق السفينة ، وكذلك الكولونيل سيتون وضباطه .

وأصبحت حادثة غرق السفينة بيركينهيد أسطورة حتى الآن فى البحرية البريطانية . كما أرسى الكابتن سالموند مبدأ عظيمًا طبق فى جميع بحار العالم ، فالنساء والأطفال أولاً ، ولذلك تعرف الأسطورة باسم «تعاليم بيركينهيد» Birkenhead Drills . وصدرت عنها الكثير من الكتب ، والروايات ، والأشعار . ومن بينها قصيدة باسم السفينة للشاعر السير فرانسيس دويل Doyle . ولايخلو متحف بحرى من رسم للسفينة التى أرست قواعد الأخلاق فى أعالى البحار .

بتصرف مختصر عن المصدر :

Argosy Magazine .
An Article by Captain Percy Sharp, dated Nov. 1976 , 205 East 42th Street, New york, N.y. 10017 U.S.A

عندما اشتعلت منصة البترول ..

[بقلم : جوزيف بلانك]

قبل وقوع الحادث بأسبوع واحد ، كان هناك فريق من الجيولوجيين التابعين للحكومة الأمريكية ، يقومون بالتفتيش الدورى على منصات البترول البحرية ، التابعة لشركة شيل للزيت Shell ، فى خليج المكسيك . ثم أنهت مهمتها بالتفتيش على المنصة Platfarm رقم «B» التى تقع على بعد 104 كيلومترات جنوب مدينة نيو أورلينز New Orleans الأمريكية . وقد وجدت اللجنة أن كل قواعد الأمن والسلامة مطبقة بعناية ، للمحافظة على حياة الرجال فى حقول البترول ومنصات الحفر البحرية فى خليج المكسيك .

وقد أنفقت الشركة مبالغ طائلة فى هذا الحقل البترولى ، وتقوم باستمرار بفحص عوامل الأمن فى المنصات المتعددة . ويقول بيلى جاك Billy Jack رئيس قسم الحفر البحرى بالشركة : إن المنصة رقم «B» هى الأكبر من نوعها فى خليج المكسيك ، وتعد فخرًا للشركة وموضع ابتهاج العاملين فيها ، وليس هناك تصميم هندسى يضارعها .



كانت منصة البترول فى خليج المكسيك تحفة هندسية محل فخر شركة شيل للبترول .

كانت المنصة البحرية رقم «B» مزودة بحوالى 12 قائمة Leg ضخمة طويلة من الصلب المقاوم للصدأ ، ترتكز على قاع الخليج بعمق 76 مترًا . وتحمل منصة واسعة ، تتسع لونشين طويلين ، وحفار هائل الحجم ، ومهبط لطائرات الهليكوبتر . وقد أنفقت الشركة مبالغ ضخمة فى إقامة المنصات ، وأبراج بحرية للحفر Rig للوصول إلى بئر البترول الذى اكتشفته فى منطقة امتيازها بالخليج . وفى نهاية عام 1970 كانت الشركة قد حفرت 22 بئرًا منتجة من الحقل البترولى ، حيث تظهر رءوسها وصماماتها بين ثنايا سطح المنصة الرئيسى . هذه الآبار تنتج يوميًا ـ من الحقل البترولى ـ 750 ألف جالون من الزيت يوميًا ـ الجالون الأمريكى يساوى 3.785 لتر فرنسى ـ بالإضافة إلى 40 مليون قدم مكعب من الغاز .

فى إجراء روتينى فنى ، قام العاملون على المنصة بغلق صمامات البئر رقم B-21 ووقف إنتاجها ، لتنظيف الأنبوب الموصل للحقل فى أعماق الأرض من الوحل Mud والمخلفات ، وذلك لعدة أيام بدءًا من يوم 30 نوفمبر 1970

فى الساعة التاسعة والنصف صباح اليوم التالى ، سمع كل شخص على المنصة صوت انفجار رهيب ، تبعه صوت صفير حاد ناتج عن تسرب الغاز والزيت ، وهرع الفنيون

فى الحال إلى غلق جميع صمامات الآبار الأخرى . لم تمض لحظات إلا وكانت النيران قد اندلعت فى الغاز المتسرب ، وارتفع اللهب إلى مسافة 30 مترًا فوق المنصة . واندفع كل شخص على المنصة لجذب وارتداء سترة الوقاية من الغرق Life - Jacket والقفز إلى مياه الخليج ، من ارتفاع 19 مترًا .

شاهد الحفار كايل جرير Kyle Greer ، على المنصة رقم «A» بعد كيلومترين ، ما حدث . فأسرع بالاتصال بمكتب الاتصالات بالشركة طالبًا النجدة . ثم اتصل لاسلكيًا بحرس السواحل الأمريكية Coast - guard على موجة الطوارئ ، ثم ارتدى سترة النجاة ، وتوجه إلى قسم الإعاشة على المنصة فوجده خاليًا ، لقد قفز الجميع أيضًا إلى مياه الخليج . وشعر جرير بالغثيان « لقد ذهب أدراج الرياح ، عمل سنتين متواصلتين ليل نهار ! »

نظر جرير من حافة السطح ، فوجد النيران والدخان يغطيان سطح المياه . فأخذ يتساءل إن كان هناك زيت مشتعل على سطح الماء ؟ وأخذ يفكر فيما يمكن أن يفعله فى اللحظات التالية ، فلما لفحت الحرارة العالية وجهه قفز إلى المياه . ولم يكن السطح مشتعلاً ، ولكن قوة صدمة سقوطه تسببت فى كسر 11 ضلعًا له Ribs .

وخلال 20 دقيقة ، كانت الزوارق البحرية التابعة للشركة فى المنطقة ، وكذلك طائرات الهليكوبتر التابعة لحرس السواحل الأمريكية ، بالإضافة لخمس طائرات هليكوبتر خاصة مؤجرة فى خدمة المنصات ، تلتقط الناجين من مياه الخليج . ولكن فقد فى هذه العملية أربعة رجال ، لم يظهر لهم أثر على الإطلاق . ومن المفترض أنهم لقوا مصرعهم فور سقوطهم من جراء الصدمة ، والتهمتهم أسماك القرش المفترسة التى تعج بها المنطقة .

لم تمض نصف الساعة على وقوع الانفجار الأول ، حتى كان مدير عام الشركة ريتشارد نيلسون Richard Nelson ، ومدير الإنتاج وارين مارشال Warren Marshall ، يحلقان فى دوائر بطائرة بحرية Sea Plane فوق موقع الكارثة . كان اللهب الأصفر المندفع من الغازات ، والنيران البرتقالية الساطعة التى تميز اشتعال الزيت ترتفع فى الهواء لمسافة مائة متر . ويغلفها سحب كثيفة من الدخان الأسود اللزج لعدة كيلومترات . وكان فى إمكانهما ـ وهما فى الطائرة ـ سماع الفحيح المرعب لاندفاع الغازات من الحفارين . وأصبح من الواضح لهما أن أعمدة الصلب فى برجى الحفارين سوف يسقطان فى البحر خلال ساعات .

أخذت طائرات الهليكوبتر التابعة لحرس السواحل وغيرها فى إنقاذ الناجين من المنصة المشتعلة فى المياه.

وعاد نيلسون ومارشال إلى مكاتب الشركة ، ليضعا خطة متكاملة لعملية الإنقاذ الصعبة . ويوضح نيلسون الأمر بقوله : «لم نكن نريد إطفاء نيران البرجين بأى حال . فإنها تحمى الخليج المكسيكى والسواحل من كارثة تلوث رهيبة من الزيت المتسرب . ولكننا كنا نريد «قتل» النيران ، بغلق المصدر الذى يزودها بالزيت والغاز على عمق 4268 مترًا تحت الأرض .

وكانت الخطة التى وُضعت بسرعة وكفاءة وذكاء ، تعتمد على سحب حفار عائم مركب فى سفينة إلى قرب المكان . لحفر بئر أو أكثر حتى حقل البترول تحت الأرض ، ثم ضخ خليط مكون من الصلصال Clay والماء والمواد الكيميائية ، يعرف باسم «وَحْل الحفر» Drilling Mud حيث يتسرب هذا الخليط ـ داخل حقل البترول ـ إلى الأنبوب الموصل إلى البئر B-21 المشتعل ، ولكن من القاع كى يسده من المصدر . ولكن هذا الأمر يقتضى دقة كبيرة ، وخبرة طويلة فى الحفر تحت الأرض ، حتى يكون الأنبوب الذى يدفع الوحل المخلوط إلى البئر على مقربة من فتحة الأنبوب الذى يشكل طرف البئر المشتعلة ، ولكن فى باطن الأرض على عمق حوالى أربعة كيلومترات . أى أن المسافة بين طرفى الأنبوبين لا تتجاوز العشرين مترًا .

وفى اجتماع عاجل لخبراء الشركة ، وضعت كل الترتيبات لمجابهة التلوث فى الخليج أو السواحل ، ومكافحة النيران ، وحفر بئر الوحل المخلوط بسرعة ، وكافة النواحى الفنية والإدارية الأخرى . وتوجه لمكان البرجين المشتعلين سفينيتان متخصصتان فى مكافحة الحرائق ، وأخذت كل منهما تصب 13 ألف جالون من الماء فى الدقيقة ، من مدافع صلب تحت ضغط هائل ، على البرجين . فى محاولة لتخفيف أثر الحرارة العالية على مكوناتهما ، وكذلك المحافظة على أسطح المنصات وهيكلها الأساسى .

وصدرت الأوامر بجمع أنابيب من الصلب ، طولها أكثر من 94 كيلومترًا ، لإبدال جميع أنابيب الآبار المنتجة فى المنصتين B , A . وهى أنابيب خاصة جدًا ، بقطر معين ، وصلب من نوع محدد ، تصنعها شركات بعينها داخل الولايات المتحدة . وتم مد مجموعة كبيرة من خطوط التليفون بين مختلف المواقع العاملة للإنقاذ ومكافحة النيران فى مياه الخليج ، وبين مقر القيادة على الساحل ، بلغ طولها 640 كيلومترًا .

وكان الاهتمام منصبًا على منع تلوث السواحل الأمريكية والمكسيكية وكذلك مياه الخليج بأى حال من الأحوال ، والمحافظة على الأحياء المائية فى المنطقة ، ولذلك تم

تجنيد 2500 رجل من المتطوعين ـ بأجر ـ لجمع أى تلوثات من السواحل ، ووضعها فى حوالى 22 ألف تانك ضخم ، أقامتها الشركة على السواحل ، ويتم تنظيفها يوميًا من قبل شركات متخصصة ، واستئجار مجموعة من السفن الساحلية ، المزودة بأجهزة خاصة لسحب الزيت العائم من على سطح المياه ، وكذلك السفن المصممة خصيصًا لذلك على شكل حرف « V » لجمع هذا الزيت وحصره ، ثم شفطه بعوامات متصلة بخراطيم سحب . وكل ذلك فى المناطق الساحلية الضحلة المتاخمة للشاطئ بعمق لايزيد على 32 كيلومتر من الساحل .

أما داخل الخليج فكان هناك 650 رجلاً يكافحون النيران طبقًا للخطة ، وهؤلاء يحتاجون يوميًا إلى حوالى 17 ألف جالون من المياه العذبة للماكينات وأعمال الحفر ، بالإضافة إلى 80 ألف جالون من المياه للشرب والاغتسال . وأطنان من الأغذية والمعدات والتجهيزات المطلوبة يوميًا وبلاتأخير .

وفى كل يوم يقوم فريق مشترك من مهندسى الشركة وخبراء الحكومة الأمريكية ، بالتفتيش على السواحل ومياه الخليج ، وتوجيه فرق المكافحة إلى الأماكن الملوثة . وخلال ذلك ساءت حالة الجو عدة مرات ، ووصل الزيت

بالفعل إلى الشواطئ ورمال الساحل وصخوره . ولكن لحسن الحظ فإن الطبيعة تقوم على الفور بتنظيف الرمال طبقًا لحركة المد والجزر التى تحدث يوميًا ، دون الاستعانة بالمذيبات الكيميائية التى تضر البيئة والطيور البحرية .

كان من المعروف أن النيران اشتعلت فى البئر B-21 من الغازات والزيوت المندفعة منه . ولكن النيران انتشرت إلى باقى الآبار الأخرى ، وأثرت على صمامات الأمان الموجودة على سطح كل منصة ، والخاصة بكل بئر على حدة . وأمضى مهندسان خبيران عدة أيام فى تصوير النيران من قوارب تدور حول المنصتين المشتعلتين ، وكذلك من طائرات الهليكوبتر . وبعد استنفاد آلاف الأمتار من الأفلام ، أمكنهما تحديد 11 بئرًا اشتعلت فيها النيران .

كانت عملية حفر أربعة آبار جديدة لدفع «مخلوط الوحل» داخل الحقل تجرى بدقة بجوار الآبار المشتعلة على السطح . وكان المهندسون يوقفون الحفر كل عدة مئات الأمتار ، ويقومون بحساباتهم وقياساتهم ، بإنزال كاميرات خاصة وبوصلات داخل ما تم حفره من كل بئر لتحديد اتجاه كل أنبوب تحت الأرض ، ليكون بالقرب من فتحات أنابيب الآبار المشتعلة على السطح ، ولكن فى عمق الأرض فى حقل البترول .

وبعد ثلاثة أسابيع من العمل الشاق ، أمكن حفر البئر الأولى لحقن «مخلوط الوحل» . وطلب كبير الحفارين حوالى مليونى جالون من هذا الخليط الكيميائى ، وبدأ فى دفعه داخل الأنبوب تحت الضغط الشديد . وكانت فتحة هذه البئر على مسافة 7.5 متر من فتحة المأخذ للبئر B-21 المشتعلة ولم يمض وقت طويل حتى سدت المادة الجيلاتينية أنبوب البئر رقم B-21 وسدته تمامًا من مدخله فى عمق البئر ، وسرعان ما انطفأت نيران الغازات ، وخمدت الزيوت المحترقة فى هذه البئر ، التى كانت السبب الأول فى اندلاع الحريق . ولكن بقى هناك عشرة آبار أخرى مضطرمة بالنيران .

جرى اختبار البئر المسدودة عن بعد ، حيث تبين أن الصمامات وأطراف الأنابيب فوق السطح قد تأثرت بالحرارة الشديدة . ثم بدأ العمل فى حفر ثلاثة آبار إنقاذ أخرى لدفع المزيد من الوحل المخلوط داخل الحقل ، لسد أنابيب الآبار العشر الأخرى المشتعلة . وبالفعل خمدت نيران البئر B-10 بعد ذلك ، ثم تتابع النجاح حتى خمدت نيران آخر الآبار المشتعلة فى 4 أبريل 1971 . ولكن محاولتين لتثبيت صمامات أمان جديدة على فوهة البئر لم تنجحا ، وكان المخلوط الوحلى الكيميائى يندفع منها بطريقة رأسية .

وبأساليب هندسية جديدة أمكن غلق البئر تمامًا ، ولكن بعد تسرب الكثير من الزيت إلى مياه الخليج طوال أربعة أيام متواصلة ، وانتهى الكابوس تمامًا يوم 16 أبريل .

وهكذا بعد حوالى 136 يومًا ، أمكن سد مصادر النيران فى 11 بئرًا مشتعلةً فى منصتين للبترول فى خليج المكسيك ، وعلى عمق أكثر من أربعة كيلومترات تحت الأرض . وأنفق فى هذه العملية المستحيلة ملايين الدولارات ، ولكن الجميع كانوا فخورين حقًا بما أنجزوه بمهارة ، استحقت ثناء الحكومة الأمريكية وجميع الهيئات والمنظمات الدولية المهتمة بشئون المحافظة على البيئة .



بتصرف مختصر عن المصدر :

Reader`s Digest Magazine, An Article by joseph Blank, dated Dec. 1971 - Pleasantville, N.y. 10570, U.S.A

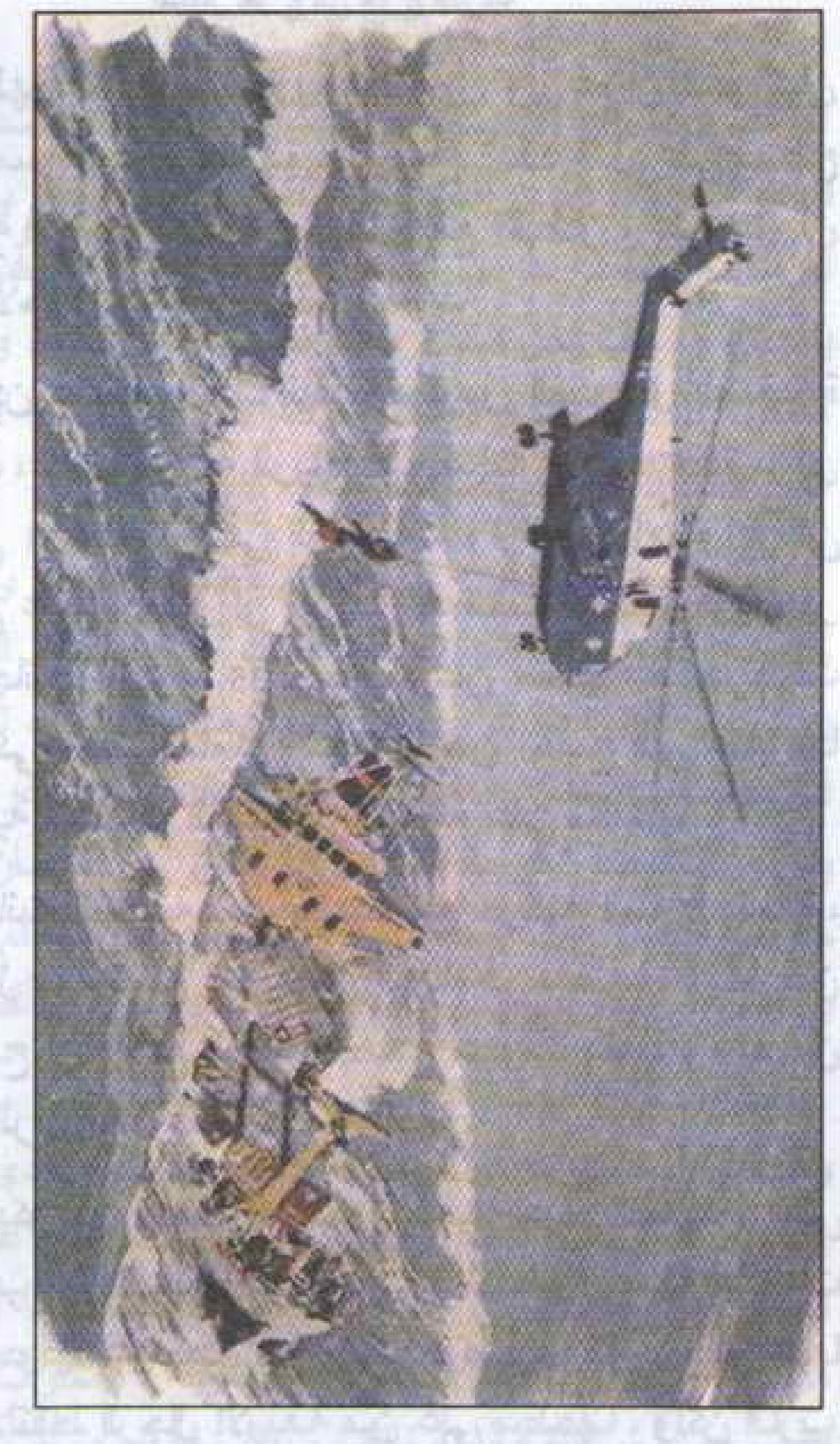
اختيار حرج فى موج جارف ..

[بقلم : جون كاديجان]

كانت السفينة المسلحة السريعة روكاواى Rockaway ، التابعة لقوات حرس السواحل الأمريكية ، تقوم بأعمال الداورية بعيدة المدى ، على بعد حوالى 1600 كيلومتر شرق بيرمودا Bermuda فى المحيط الأطلنطى ، حين تلقت إشارة استغاثة « SOS »من سفينة الشحن الأمريكية الضخمة سميث فوياجير Smith Voyager

كان ذلك بعد ظهر يوم 20 ديسمبر 1964 ، حيث كانت العواصف الثلجية تهب بشدة على شرق المحيط الأطلنطى ، وأخذت الأمواج العارمة تتلاطم بشدة فى تلك المنطقة ، واتجهت السفينة روكاواى بسرعة نحو موقع السفينة التجارية المنكوبة ، على بعد 480 كيلومترًا شمال الموقع الذى يبحرون فيه .

فى بداية محنة السفينة فوياجير ، هرعت إحدى السفن التجارية القريبة إلى موقعها ، واشتركت طائرة هليكوبتر تابعة لحرس السواحل فى نقل 34 بحارًا من طاقمها ، إلى حيث الأمان



قامت هليكوبتر تابعة لحرس السواحل بنقل طاقم بحارة السفينة المنكوبة إلى سفينة مجاورة ، عدا أربعة منهم فى محاولة لإنقاذها .

على ظهر السفينة التجارية الأخرى . وبرغم أن الجو كان يزداد سوءًا ، وتزداد قوة الرياح . فقد ظل على سطح السفينة فوياجير ثلاثة من البحارة مع القبطان ، على أمل أن تهدأ الأحوال ويمكنهم إنقاذ السفينة .

ولكن عندما وصلت سفينة حرس السواحل الصغيرة Cutter ، كانت سرعة الرياح قد وصلت إلى 45 عقدة ـ أى حوالى 81 كيلومترًا فى الساعة ـ وارتفعت الأمواج إلى حوالى عشرة أمتار أو أكثر . وقد مالت السفينة فوياجير على جانبها بزاوية 35 درجة ، وكان أمامها عدة درجات قليلة كى تنقلب تمامًا بشحنتها من القمح فى عنابرها الداخلية ، وكذلك الصناديق المغلقة على سطحها .

وكانت السفينة تعلو وتهبط مع حركة الموج بشدة ، وفى كل مرة تبتلع المزيد من المياه فى داخلها ، وبدا من الواضح أن وضع السفينة أصبح ميئوسًا منه ، ولابد من إنقاذ الرجال الأربعة على سطحها .

لم يكن من الممكن أن تجرؤ سفينة حرس السواحل على الاقتراب من السفينة المنكوبة ، وظلت طوال سبع ساعات تدور حولها عن بعد ، فى انتظار فرصة مواتية يتحسن فيها الجو لالتقاط الرجال الأربعة من على سطحها ، ولكن قارب

الإنقاذ Life Raft الأخير الذى ظل ملتصقًا على سطحها ، قد جرفته الأمواج ، وأصبح من الضرورى أن يقوم بالمهمة قارب من سفينة حرس السواحل ، خاصة أن الوقت يكاد ينتهى ، وسوف يحل الظلام خلال نصف ساعة فقط ، وأطلقت السفينة طلقات الإشارة الحمراء فى الهواء ، لتنبيه الرجال على السفينة المنكوبة .

ألقيت مهمة الإنقاذ على عاتق الضابط البحرى جون كاديجان John Cadigan . وكان هناك على سطح السفينة روكاواى ، قاربا إنقاذ ، طول كل منهما 7.9 متر ، أحدهما قارب سحب يعمل بالمجاديف Pulling boat ، والآخر مزود بموتور لتشغيله . توجه الضابط كاديجان إلى القبطان ماك جاريتى Mc. Garity ، يسأله الرأى والنصيحة ، ولكنه لم يفعل ، بل أشار إلى القاربين وقال له : «.. أى منهما سوف تأخذه ؟»

فكر الضابط كاديجان بعمق ، وأخذ يوازن بين مساوئ ومحاسن ومميزات كل منهما . فقارب السحب الذى يعمل بالمجاديف ، يعمل بعشرة بحارة للتجديف وآخر لمجداف الدفة الكبير Sweep Oar ، بالإضافة إلى الضابط نفسه وكذلك الأربعة الآخرين على السفينة المنكوبة ، وسوف يكون القارب مزدحمًا للغاية . أما القارب المزود بمحرك ورفاص

للدفع ، فيلزمه أربعة بحارة فقط ، ولكن لو حدث أن أخفق المحرك أو توقف عن العمل فى أثناء الدوران حول السفينة المنكوبة ، أو اصطدام ريش رفاص الدفع بالحطام العائم فى الماء ، فسوف يتحول الأمر إلى كارثة غير محتملة . ولو سقط أى شخص إلى الماء الفائر والأمواج العالية ، فلن يسمع صراخه أحد بسبب صوت المحرك .

أخيرًا حزم الضابط أمره وقال : «سوف آخذ قارب السحب يا سيدى ! » نظر إليه الكابتن ماك جاريتى بعمق ، وأخذ يتفحص وجه الضابط لعله يسبر غور نفسه ، ويعرف الأسباب التى دفعته إلى هذا الاختيار ، ثم أومأ برأسه قائلاً : «حسنًا . انطلق الآن ! »

أنزل البحارة قارب السحب إلى المياه العارمة بونش خاص بجانب السفينة ، وأخذ كل منهم مكانه فيه . وأخذ الضابط يتفحص وجوههم واحدًا بعد الآخر ، كانت أجسامهم هزيلة ، ووجوههم مرهقة من العمل المستمر ، بل كانوا أصغر من أن يكونوا فى الخدمة العسكرية ـ « وقد أوقفتها الولايات المتحدة عام 1975 وجعلت الخدمة بالتطوع الحر » ـ وكان الجو سيئًا للغاية ، والموج مرتفعًا بدرجة غير معقولة ،

والرياح تعوى باستمرار . كما أن الطاقم لم يتدرب معًا على العمل فى قارب تجديف فى أية لحظة ، ومع ذلك انطلق قارب السحب بركابه الاثنى عشر ، لقطع مسافة 500 متر ، وهى أقرب مسافة يمكن لسفينة حرس السواحل الاقتراب فيها إلى السفينة المنكوبة .

استغرق الأمر عشر دقائق للوصول إلى السفينة فوياجير . وكان الرجال العشرة ، كل اثنين معًا يجدفان بانتظام ، أما الرجل الحادى عشر فكان يمسك بالمجداف الكبير ، الذى يستخدم كدفة Rudder بين جانبى القارب لتوجيهه . وقد اضطر الضابط لمساعدته ، للتغلب على قوة الأمواج والتيارات المائية ، حتى لايتأرجح القارب وينقلب .

كان كل بحار يؤدى مهمته بقوة وحذر ، وقد تملك الخوف الجميع . فالاقتراب أكثر من اللازم من جسم السفينة يشكل خطورة كبيرة ، حيث يمكن للمياه أن تدفع بالزورق إلى سطح السفينة فى أثناء تمايلها مع الأمواج ، ومن الممكن أن يقع الزورق تحت الجدار الفولاذى الضخم للسفينة فى أثناء علوها وانخفاضها وتأرجحها مع الرياح ، فيتحطم الزورق تمامًا ، بل من المحتمل بشدة أن يصب فى الزورق شلال من المياه من سطح السفينة على ارتفاع ثمانية أمتار

منهم فى كل مرة تعلو وتهبط ، فيغرق فى الحال ، بالإضافة إلى احتمال سقوط شحنة من الصناديق المرصوصة على السطح ، فتكون النهاية .

شاهد بحارة الزورق الرجال الأربعة ، وهم يتمسكون بحاجز السفينة العلوى . فلما أصبحوا على مسافة ثمانية أمتار فقط من هيكل السفينة ، ألقوا حبل السحب العائم . وقفز الرجال الأربعة إلى المياه الفائرة وأمسكوا بالحبل . لم يكن هناك وقت لجذبهم إلى سطح الزورق ، كان هدف الضابط الأول هو الابتعاد بسرعة عن حطام السفينة . وصاح : « علينا الابتعاد من هنا ! » .

لقد جاءت اللحظة الحرجة فى عملية الإنقاذ ، حيث أخذ الرجال العشرة يجدفون بقوة ،ورجل الدفة يؤدى عمله بيقظة . بينما أمسك الضابط حبل السحب بقبضته اليمنى ، وتمسك بيسراه بحافة القارب ، فلم يكن هناك وقت لتأمين طرف الحبل وربطه . لم يحدث أى تقدم للقارب ، فقد عمل ثقل الناجين المتعلقين بالحبل كمرساة تجذب القارب وتسمره مكانه .

صرخ الضابط : « جدفوا بقوة أكبر ! » . وأخذ يتساءل بينه وبين نفسه : لماذا بحق السماء لم ينصحه القبطان بأخذ قارب

المحرك ؟! انحنى الرجال يجدفون بجنون وعزم ، وقد انتفخت عروقهم من الإجهاد ، وتبثقت الدماء من بين أصابعهم . ومع الجهود غير العادية التى أظهرها الرجال فوق طاقتهم ، بدأ القارب يبتعد مترًا بعد متر عن حطام السفينة فوياجير .

واستمر الضابط يحثهم على العمل والمثابرة : «استمروا ! جدفوا بقوة ! لم نبتعد .. لم نبتعد بعد عن المتاعب ! »

بمعجزة مدهشة بدأ القارب يبتعد ببطء عن السفينة ، وعن الأخطار التى تمثلها . وكان حبل السحب ثقيلاً فى راحة الضابط ، حتى إنه قطع الجلد وانغرس فى لحم الأصابع حتى العظام ، وكاد يفقد توازنه ويسقط فى البحر ، وكأنهم يجذبونه إليه ، ولكن أحد الرجال لاحظ مظاهر الألم وحرج الموقف ، فجذب الحبل ولفه مرات حول المقعد المثبت للضابط فى القارب لتأمينه ، وعاد للتجديف .

وفجأة أخذ الرجل القريب المتعلق بحبل السحب ، يغنى بصوت مرتفع أغنية شعبية أمريكية معروفة يقول مطلعها : «عند الإبحار نازلاً فى النهر عصر يوم أحد» ، بها مقاطع يتكرر ترديدها . فأخذ الجميع سواء من فى القارب ، أو متعلقًا بحبل السحب ، يرددون معًا كلمات الأغنية بصوت عال ، مما أنساهم ما هم فيه ، وما يشعرون به من إجهاد .

بعد حوالى 15 دقيقة كان القارب قد ابتعد بمسافة 40 مترًا عن السفينة فوياجير . وهى مسافة آمنة بما فيه الكفاية ، لسحب الناجين الأربعة إلى القارب . فجذبهم البحارة بسرعة ، كأجولة البطاطس داخل القارب ، ثم استأنفوا التجديف بقوة مرة أخرى . وقال كابتن السفينة المنكوبة ، إنه لم يكن ليستطيع أن يصمد أكثر من دقيقتين أخريين فى مكانه متعلقًا بالحبل .

حل الظلام بسرعة ، ولكن الرجال انطلقوا فى التجديف ، وقد شعروا أن حياتهم جميعًا متعلقة بمدى الجهد الجماعى الذى يبذلونه معًا فى اتجاه واحد وبإخلاص . حتى شاهدوا سفينتهم روكاواى ، وهى تحاول أن تقترب منهم بحذر . وأخذت كشافات الإضاءة القوية تبين الطريق أمام القارب ، حيث أخذ البحارة يجدفون نحو الضوء مباشرة . دقائق أخرى قاسية ، ثم أصبح الجميع فوق السفينة مجهدين تمامًا .

تدثر الجميع بالبطاطين والأغطية لتجفيفهم وتدفئتهم ، وأخذ الكابتن ماك جاريتى يمر بينهم ويصافحهم مهنئًا على هذا الإنجاز الرائع . ثم وجه تهنئة خاصة للضابط

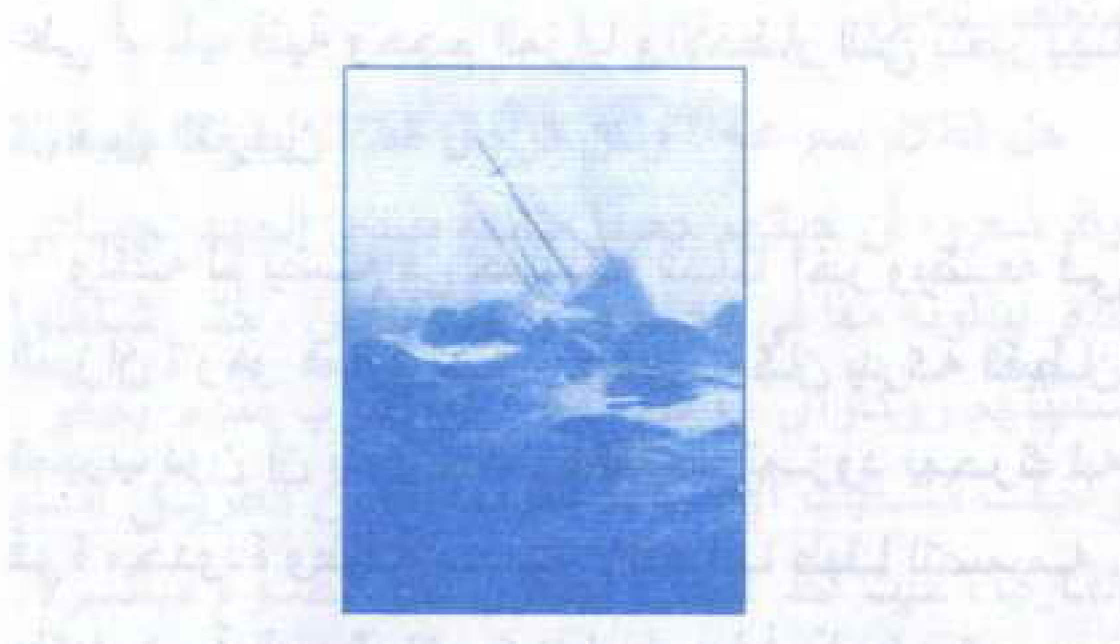
كاديجان ، لأنه كان حكيمًا وماهرًا بما فيه الكفاية لاختيار قارب السحب بالمجاديف .

أخذ الضابط يتأمل طوال الليل كلمات قبطان السفينة . وأدرك لأول مرة حقيقة السبب فى نجاح مهمتهم . لقد اختار قارب السحب بناءً على مقارنة بين القاربين مبنية على أسباب فنية وحجم المزايا والأخطار التى يتميز بها كل من القاربين .

ولكنه لم يضع فى حسبانه شيئًا آخر ويضعه فى الميزان ، وهو همة الرجال ! وهو ما كان يدركه القبطان المجرب دون أن يقول ذلك ، فالقارب المزود بمحرك له قوة محدودة وطاقة محددة لا يتعداها طبقًا لتصميمه ، ولكن همة الرجال لا يمكن إدراجها أبدًا عند تصميم المحركات .

ففى داخل كل إنسان طاقة خفية مختزنة ، لا تظهر على السطح إلا عند الطوارئ . وبعد بذل كل مجهود ممكن ، وأقصى طاقة متاحة . حينئذ تظهر هذه الطاقة المختزنة

كقوة إضافية غامضة لدفع الأمور إلى الأمام وتحقيق النجاح فى كل مجال ، فلابد إذن من بذل أقصى مجهود ممكن ، ثم المثابرة بعد ذلك بصبر وإصرار مهما كانت العوائق لبلوغ الهدف . وهذا جانب خفى من عظمة الإنسان .



بتصرف مختصر عن المصدر :

Reader`s Digest Magazine, An Article by Titled « Decision At Sea », by John Cadigan , dated April 1967 .

Pleasantville, N.y. 10570, U.S.A

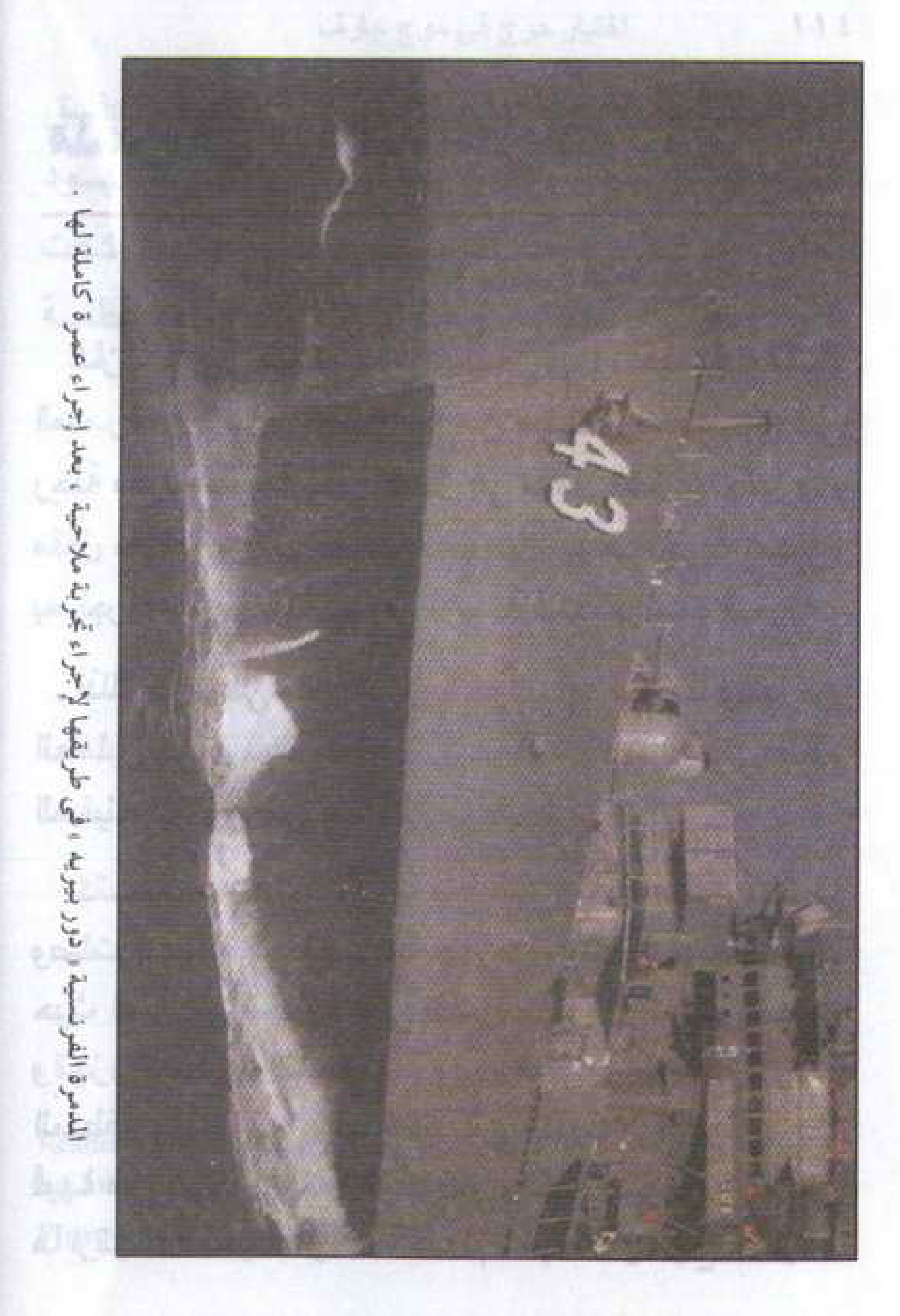
مدمرة فى مواجهة العاصفة ..

[بقلم : فرجينيا هانسون]

كان ذلك فى مساء يوم 12 يناير 1978 ، حينما انطلقت المدمرة دو - بيرى Du - Barry من ميناء بريست Brest فى رحلة بحرية سريعة نحو الشمال فى مدخل القنال الإنجليزى ، مقابل مقاطعة بريتانى الفرنسية Brittany ، بهدف تجربة المدمرة بعد إجراء عمرة كاملة لها ، فى ترسانة قاعدة بريست البحرية .

لذلك كان على متن المدمرة حوالى 51 مهندسًا وفنيًا من العاملين فى ترسانة القاعدة البحرية . بالإضافة إلى طاقم السفينة المكون من 260 ضابطًا وبحارًا .

كانت الساعة قد تجاوزت الحادية عشرة مساءً بدقائق ، حينما وصلت المدمرة إلى مجموعة جزر دى أوشانت D` ouessant ، حيث المضايق الخطرة التى تفصل جزيرة أوشانت الكبرى والجزر الصغيرة التابعة لها ، وبين الساحل الفرنسى ، وهذه المنطقة بالذات تعد مقبرة للسفن القديمة والحديثة ، بما فيها من صخور قاتلة ، وحواجز رملية ضحلة . وسرعان ما ارتجت السفينة ، وحدث صدام عنيف ، وهرج شديد ،



المدمرة الفرنسية «دو بيريه» في طريقها لإجراء تجربة ملاحية بعد إجراء عمرة كاملة لها .

ثم دوت مكبرات الصوت «انتبهوا ! لقد فتحت ثغرة فى السفينة» . ودوت صفارة الإنذار فى أرجاء المدمرة .

قبل ذلك بلحظات اندفع قائد السفينة الكابتن جورج إيوجين George Eugene ، بناءً على طلب الضابط المناوب فى غرفة القيادة وشاهد الكابتن أمامه من فوق المنصة العليا الفنار القديم على بعد 200 متر فقط . وحاول الكابتن تفادى الكارثة المحتملة ، فأمر ضابط الدفة بإدارة الجانب الأيمن للسفينة . ولكن الوقت كان متأخرًا جدًا ، واصطدمت المدمرة دو بيرى بصخور فياى ، ثم بصخور بلات القاتلة .

أيقظت الصدمة الأولى الضابط جان كلود ميلفيل Jean Claude Melville ، نائب القائد . ثم جاءت الصدمة الثانية أشد عنفًا ، فاندفع ميلفيل إلى المحركات الأمامية ، ووجدها تكاد أن تكون مغمورة بالمياه ، وأدرك أن المضخات لن تستطيع بأى حال مقاومة غرق المحركات ، نظرًا لسرعة تدفق المياه ، وكان من الواضح أن غرف المحركات الأربع سوف تنغمر بالمياه خلال دقيقة واحدة . فأمر بوقف المحركات تمامًا ، وغلق الأبواب الثقيلة المضادة لتسرب المياه ، حتى لا تنتشر المياه إلى باقى أقسام السفينة ، فى محاولة لعزل المنطقة المغمورة عن بقية السفينة .

وعندما وصلت المياه إلى المولدات الكهربائية ، ساد الظلام أرجاء السفينة ، ثم أخذت السفينة تنجرف بشكل خطير نحو صخور «كورنوك برا» المخيفة ، فأمر القبطان بإلقاء المرساة لوقف تحرك المدمرة . ولما كانت أجهزة اللاسلكى معطلة ـ لعدم وجود طاقة كهربائية ـ فقد أخذ الضابط فى إطلاق إشارات الاستغاثة الحمراء .

كانت الساعة تقترب من منتصف الليل ، حينما تلقى إدوار جالويه Edward Galois ـ قائد زورق الإنقاذ فى جزيرة أوشانت مكالمة تليفونية عاجلة ، تطلب منه العمل على إنقاذ ركاب سفينة فى المضايق . وأطلق جالويه صفارة الإنذار لاستدعاء ملاحى الزورق ، وكلهم من المتطوعين .

كان الوضع سيئًا للغاية على سطح المدمرة ، وقد أخذت الرياح تهب بشدة ، والأمواج ترتفع بعنف ، بينما كانت السفينة تجنح باستمرار نحو الصخور ، لذلك أمر القبطان بجمع كل الضباط والبحارة على السطح ، وأمر الجميع بارتداء سترات النجاة ، ولكن بقى ثلاثة فنيين بدون سترات من بين 311 رجلا على سطح المدمرة ، لعدم وجود العدد الكافى منها . وتملك الذعر البحارة غير الماهرين من الذين يعملون فى ترسانة بريست ، وخشى

القبطان أن تغرق السفينة فى أية لحظة ، ولذلك أمر بإنزال قوارب النجاة المطاطية ، غير أن العاصفة قطعت حبال ثلاثة منها بمجرد نزولها إلى البحر ، وأمكن فى النهاية نفخ القارب الرابع ، وجلس فيه الرجال الثلاثة الذين لا يملكون سترات للنجاة . وسرعان ما هبت عاصفة أخرى قطعت حبال القارب التى تشده للسفينة ، واختفى الزورق المطاطى ببحارته الثلاثة من العاملين فى ترسانة بريست .

تجمع المتطوعون الثمانية بسرعة ، وانطلق جالويه بزورق الإنقاذ الذى أطلق عليه اسم فرانسوا إيرفين Francois Ervine . وبعد نصف ساعة من مغادرة الجزيرة ، ظهرت السفينة المنكوبة على شاشة رادار الزورق . بعد لحظات سلط جالويه أضواء زورقه على سطح البحر ، ولم يصدق الرجال أعينهم ! لقد كانوا يتوقعون سفينة صيد معطلة ، ولكنهم لم يتوقعوا مدمرة هائلة ، غمرت الأمواج الصاخبة جزءًا من سطحها ، وطولها حوالى 133 مترًا . ولم يكن هناك مجال للمقارنة بين زورق الإنقاذ الذى لايزيد طوله على ثمانية أمتار ، وبين المدمرة الضخمة . وكيف يمكن لهذا الزورق ـ الذى لايتسع لأكثر من عشرين شخصًا ـ نقل مئات الرجال المكدسين على سطح المدمرة ؟

مالت المدمرة بعنف وأخذت تقترب من الصخور القاتلة .

قام جالويه بمناورات سريعة أتاحت له الاقتراب من المدمرة ، وأخذ يتحدث إلى القبطان ، وسأله رأيه فى نقل الرجال إلى الجزيرة ؟ ولكن القبطان طلب منه أولاً أن يحاول إنقاذ البحارة الثلاثة فى الزورق المطاطى والذين اختفوا فى ظلام البحر . على اعتبار أنه يمكنهم الصمود فوق المدمرة حتى تصل النجدة .

اتجه زورق الإنقاذ بين الأمواج الشرسة ، وانخفاض درجة الحرارة إلى مادون الصفر ، للبحث عن الزورق المطاطى الضائع . واستمر البحث طوال 45 دقيقة دون جدوى ، ثم استطاع أحد المتطوعين أن يحدد مكانهم فى الظلام . فاصطحبوهم على ظهر زورقهم عائدين إلى السفينة .

فوجئ جالويه وزملاؤه عند عودتهم ، بمهرجان ضوئى فى مكان الحادث . كان هناك طائرة استكشاف تحلق فى دوائر ، وطائرة هليكوبتر تتوهج أضواء كشافاتها على وجوه الرجال على ظهر المدمرة . وعلى بعد حوالى 300 متر وقفت كاسحة الألغام دى ساكس de Saxe ، وكانت العاصفة تهب بشدة ، حتى إن الكاسحة لم تجرؤ على الاقتراب من المدمرة ، وإلا تهشم هيكلها من الاحتكاك .

اتصل قبطان الكاسحة لاسلكيًا بربان الزورق ، واتفقا على أن الحل الوحيد لإنقاذ الرجال على سطح المدمرة ، هو نقلهم فى مجموعات من المدمرة ، إلى الكاسحة اتجه جالويه بزورقه نحو جانب المدمرة ، وأطلق العنان للمحركين حتى يمكنه مقاومة التيار ، ثم قذف بالمرساة والحبال ، كى يبقى قريبًا من المدمرة . وأخذت الدوامات العاتية تتقاذف القارب ، وارتفع وهبط مع الأمواج ، حيث بذل بحار الدفة أقصى جهده للسيطرة على الزورق ، وحتى لا يتحطم على هيكل السفينة .

جرى فتح الحاجز الأعلى للمدمرة ، لتمكين الرجال من القفز إلى الزورق حالما يرتفع إلى مستوى سطح المدمرة مع حركة الأمواج . ووقف الملاحون المتطوعون على سطح الزورق ، استعدادًا لتلقى القافزين من السفينة ، وهكذا استقبل القارب 60 شخصًا اتجه بهم نحو الكاسحة ، ومع ذلك كان سطح الكاسحة يعلو بمقدار طابقين ، وكان لابد من تكرار العملية ، ولكن بطريقة عكسية . حتى يمكن للرجال القفز إلى الكاسحة عندما يتعادل السطحان .

استمرت هذه العملية الجنونية ، حتى وصل عدد الناجين على سطح الكاسحة 140 شخصًا ، فاتجهت بهم مباشرة نحو

ميناء بريست ، إذ لم يبق بها مكان يسمح بالمزيد . ولا يبعد ميناء بريست عن مكان الحادث سوى 37 كيلومترًا فقط ، ثم العودة . ولكن كاسحة الألغام جيسيكين Giesekine كانت قد وصلت إلى المكان ، فاستأنفت مهمة زميلتها . وجرى نقل 146 شخصًا آخر وسط أمواج عارمة ، أصابت زورق الإنقاذ بأضرار بالغة نظرًا لاصطدامه المتكرر بالسفن .

بقى القبطان مع طاقم من 23 شخصًا على ظهر المدمرة لإنقاذها من الغرق ، حيث وصلت القاطرة البحرية الضخمة «شامبلين Champlain» عند الفجر وسحبت المدمرة بعيدًا عن المنطقة نحو الترسانة البحرية . بينما عاد الزورق إلى الجزيرة قبيل التاسعة صباحًا .

فى فبراير 1978 مُنح جالويه وسام «جوقة الشرف» الفرنسى من رتبة فارس ، وحصل ثلاثة أعضاء من طاقم الزورق على أوسمة الاستحقاق البحرية . كما حصل الجميع على ميداليات فخرية من الهيئة الوطنية للإنقاذ البحرى تقديرًا لبسالتهم .

وفى 14 يوليو 1978 وصل فريق الإنقاذ إلى قصر الرئاسة فى باريس ، لتلقى التهنئة من رئيس الجمهورية فاليرى جيسكار ديستان . ثم توجهوا من قصر الإليزيه إلى حفل كبير أقيم على شرفهم فى وزارة الدفاع الفرنسية .

بتصرف مختصر عن المصدر :

Stern Magazine, by Virginia Hanson

Am Baumwall 11, 20444 Hamburg , Germany .

أيام تحت الأنقاض ..

[بقلم : لارسون وود]

أخذ المهندسون والفنيون يستعدون لهدم فندق كوهينور الفاخر Kohinur ذى الطوابق الثمانية ، الذى ظل ماثلاً طوال 70 عامًا فى قلب مدينة جوبلين Joplin ، جنوب غرب ولاية ميسورى Missouri الأمريكية ، وذلك لإقامة مكتبة عامة فى موقعه ، ولم يبق للعمال سوى نقل بعض المعدات ، وفتح عدد من الثغرات لتثبيت أصابع الديناميت ، لنسف المبنى بطريقة خاصة إلى الداخل ، ثم نقل المخلفات بعيدًا .

وفجأة ، حدث فى الساعة التاسعة صباح يوم السبت 11 نوفمبر 1978 ، أن تصاعدت دمدمة مكتومة من المبنى ، سرعان ماتحولت إلى قعقعة هائلة ودوى مرعب . وما هى إلا لحظات حتى كان المبنى كله مكومًا بعضه فوق البعض . كتل من الأسمنت المسلح وأعمدة الصلب ، ومواسير الغاز والمياه والصرف ، مع الأخشاب والطوب والمخلفات من كل نوع . ثم ساد سكون قاتل بعد أن انتهى كل شىء .

كان ذلك تمامًا ما أراده الفنيون ، لولا أن كل ذلك حدث دون إرادتهم ، وبدون أى تفجير . والمشكلة الخطيرة أن هناك من الفنيين من كان يعمل داخل المبنى بالفعل لحظة انهياره . وعندما وصلت قوات الشرطة وفرق الإنقاذ إلى مكان الحادث ، تأكد الجميع أن عددًا من الفنيين كانوا داخل المبنى لحظة انهياره المفاجئ ، ولكن لم يكن معروفًا بعد هويتهم .

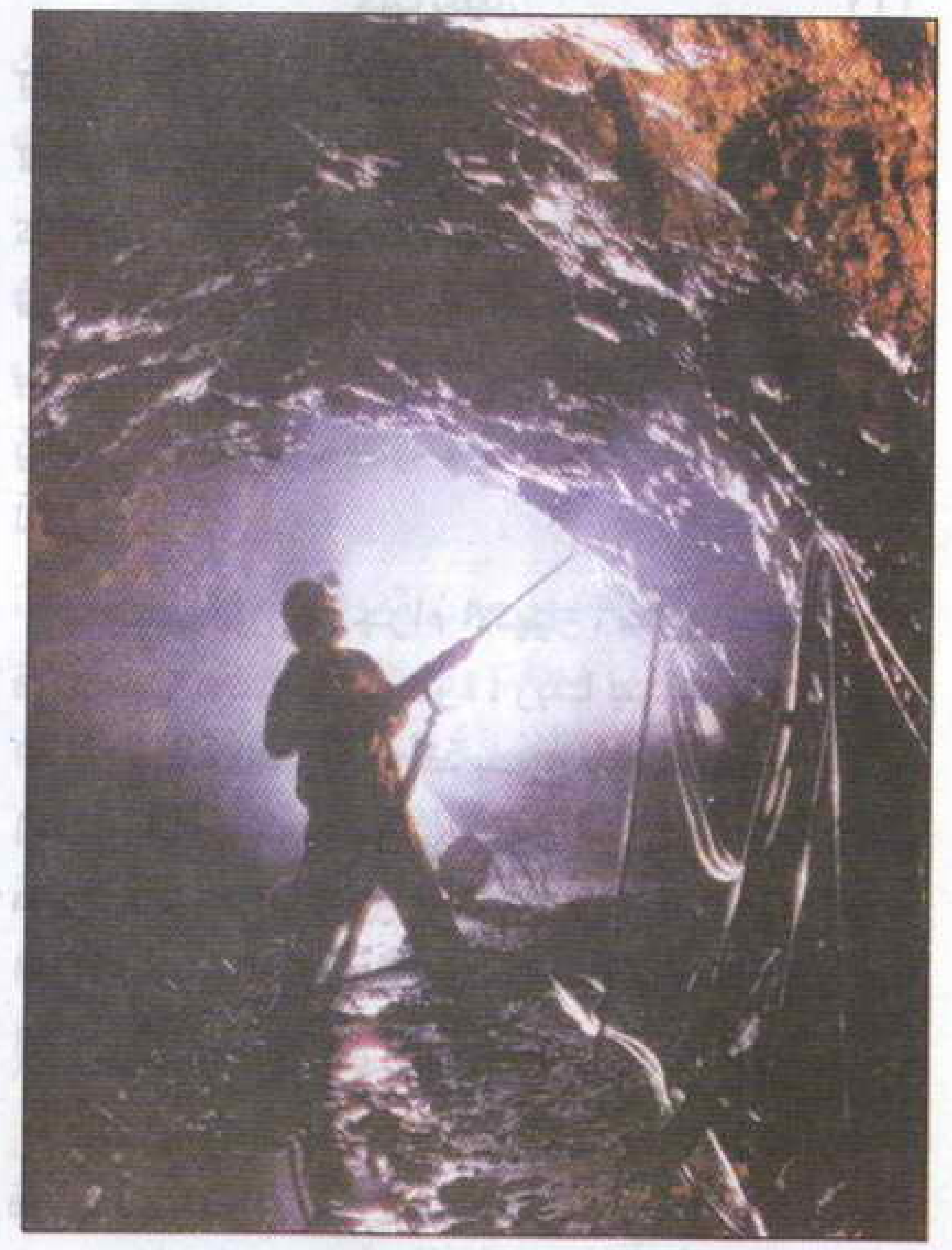
أخذ رجال الإنقاذ يجوسون الموقع لحوالى الساعة ، ثم أرسلوا فى طلب معدات وروافع ثقيلة من كل الورش والمصانع المجاورة ، بالإضافة إلى الأوناش والبلدوزرات الخاصة بشق الطرق ، وسيارات الشحن الثقيلة . ومن ناحية أخرى جرى حصر سريع لمعرفة عدد وهوية المفقودين ، وتبين أنهم ستة رجال .

كان أحد المفقودين هو الفنى آلين سومرفيل Allen Somerville الذى كان يعمل فى قبو الفندق ، فى القسم الشمالى الشرقى منه ، وقد وجد سقف القبو يتأرجح ثم ينهار فجأة ، ثم تراكمت من حوله أكوام من الحطام فى صوت هائل . وبعد فترة قليلة وجد نفسه محتجزًا فى فراغ كروى ، تكون من

استقرار عمودين من الخرسانة المسلحة مع أعمدة من الصلب الملتوى ، وتغطيها جميعًا كمية هائلة من الركام فى كل مكان . واعتقد آلين أن سقف الطابق الأول هو الذى انهار ، وأن بقية الطوابق سوف تتبعه فى أى لحظة . وأخذ يكرر لنفسه بعزم : «علىّ أن أخرج من هنا بسرعة» ، ثم بدأ يستخدم المعدات الفنية من حوله لفتح ثغرة توصله للخارج .

لم يصب آلين من جراء الانهيار ، سوى ببعض الألم فى الجانب الأيسر من صدره ، ربما بسبب انزلاقه على الأرض لحظة الانهيار . وأخذ يصيح طالبًا النجدة ، ويصيخ السمع لعله يلتقط صوتًا ، وخيل إليه أنه سوف يلقى مصرعه فى هذا المكان . وأخذ يعمل على تهدئة نفسه المرتاعة ، ويتنفس ملء رئتيه بعد أن هدأت دوامة الغبار ، ثم استغرق فى غفوة قصيرة .

فى تلك الأثناء كانت زوجته بيتسى Betsy فى منزلها ، فأبلغها أحد الجيران بخبر انهيار الفندق . فهرعت من الضاحية التى تسكنها إلى وسط المدينة ، مصطحبة ابنها تومى tommie الصغير . وأرهبها منظر حطام الفندق المتراكم ،



احتجز آلين تحت الأنقاض ، فأخذ يستخدم المعدات من حوله لشق طريقه للنجاة .

وأخذت تصلى فى صمت وتدعو فى أمل ، وقد جلست على حافة الرصيف المقابل للفندق ، فلم تعد تستطيع الوقوف .

سمع آلين فى زنزانته ضجيج الجرارات من حوله وفوقه ، فاستبشر خيرًا . وأخذ يطرق عمود الصلب بقطعة من المعدن ، لعله يلفت انتباههم ، ولكن دون جدوى . ثم أحس بألم شديد فى جانبه الأيسر ، وشعر بأنه لا يستطيع تحريك ساقه اليمنى ، ولكنه تمسك بالأمل ، فقد كان رجال الإنقاذ يمارسون عملهم بالتأكيد ، وسوف يصلون إليه بلاشك .

وأخذ آلين يبتهل إلى الله أن يساعده فى محنته . فلما خف ضجيج الآلات الثقيلة بعد فترة ، بدأت الهواجس تنتابه ، وخشى أن يكونوا قد توقفوا عن البحث .

وواقع الأمر أن فريق الإنقاذ قد أحضر معدات متنقلة - خاصة أصلاً بالزلازل - ولكن يمكن استخدامها لالتقاط الذبذبات المنبعثة من تحت سطح الأرض . لذلك جرى وقف العمل بالمعدات الثقيلة ، حتى يمكن إجراء القياسات الدقيقة ، لتحديد مكان العمال والفنيين تحت الأنقاض . ولكن الأجهزة لم تلتقط شيئًا . فاستخدم الخبراء أجهزة

أخرى عبارة عن مجسات دقيقة تثبت على أطراف أعمدة الصلب ، ثم الطرق عليها ، أملاً فى تلقى أية إشارة لأصوات الفنيين المفقودين ، ولكن بلا جدوى .

لم يكن هناك أحد يمكن أن يعرف ما الذى يمكن عمله لإزالة الأنقاض دون التسبب فى أضرار للأشخاص المفقودين إن كانوا مصابين أو أحياء . فلقد كان ركام الفندق مكومًا هكذا بارتفاع طابقين . ومع ذلك جرت عمليات الإزالة ببطء ، حتى لا يتسببوا فى سحق المفقودين . فلما هبط الليل تضاءل الأمل بوجود أحياء .

فى ساعة مبكرة من صباح اليوم التالى الأحد ، جمع هارولد شنايدر Harold Schneider رئيس فريق الإنقاذ ، كل عماله وقال لهم : إنه لاحظ وجود أحد أنابيب الغاز الرئيسية تحت الأرض . وكانت المعدات تمر فوقه طوال الوقت ، فلو كسر هذا الأنبوب وتسرب منه الغاز ، لتسبب فى نسف المدينة بأكملها . وطلب منهم العمل بسرعة على إزالة حطام الطوابق الخمسة العليا . إذ لابد أن الفنيين المحتجزين كانوا يعملون بين القبو والطابق الأرضى . فإذا ما وصلوا إلى هذا المستوى من الحطام ، فعليهم العمل ببطء وحذر .

جرى رفع الأنقاض بلا هوادة . وتأكد الجميع من هوية المفقودين وأسمائهم . وإن أصبح من الواضح أنه لن يكون هناك أحد على قيد الحياة بعد انهيار بهذا الحجم ، ومرور يوم كامل على الحادث . ولكن عندما انطلقت حمامتان من بين الأنقاض ، ازداد الأمل فى نفوس رجال الإنقاذ .

وبعد ظهر ذلك اليوم أخذ العمال يفتحون جيوبًا للتهوية فى قلب الحطام تكفى لإنقاذ رجل على قيد الحياة . أما آلين فلم يعد يميز ليله من نهاره ، وتخدرت ساقه اليمنى تمامًا ، وأحس بألم شديد فى صدره . وتشققت شفتاه وتورم فمه من العطش والجوعِ . وأخذ الضعف ينتابه بين الفترات التى يظل فيها مستيقظًا ، لكنه كان متنبهًا تمامًا .

أمكن إزالة معظم الطوابق الخمسة العليا فى صباح يوم الإثنين . وأخذ عمال الإنقاذ يعملون بحذر بعد ذلك ، وهكذا مضى العمل بطيئًا مملاً دون أن يحدث شيء .

بعد ساعات من العمل فى صباح الثلاثاء ، كان العمال خلالها يفتحون جيوبًا فى الحطام ويصرخون عبرها ، ولكن دون جدى . وعند الظهيرة رفع العمال كتلة ضخمة من الأسمنت المسلح ، وصرخ أحدهم فى الفراغ الذى كان تحتها : « هاى ! » ، فجاءه الجواب المفاجئ : « هاى » .

أمر رئيس فريق الإنقاذ بوقف جميع الآلات ، ثم نادى مرة أخرى :

ـ هل هناك أحد ؟

ـ نعم .

ـ ما اسمك ؟

ـ آلين سومرفيل .

ـ هل أنت بخير ؟

ـ نعم إننى بخير .

تقدم صديق له وزحف نحـو الثغرة فوق آلين ، مع أحد عمـال الإنقـاذ وأخذا يحفران بأيديهمـا ، تجنبـًا لأى انهيار آخر . وأمكنهما إزالـة نصف متر من الأخشـاب والطوب والجبس والأسمنت . ثم مد صديقه يده عبر ثقب صغير ، فاستجمع آلين قواه ولمسه ، وأسرع أحد رجال الشرطة يزف البشرى إلى زوجتـه بيتسى على الرصيف المقـابل . وتعالت هتافـات الفنيين والأصدقـاء فرحـًا . وهكذا خرج آلين مـن محنتـه بعـد ثلاثـة أيام

ونصف اليوم ، أما زمـلاؤه الخمسـة الآخرون فقد مـات اثنان منهم لحظة الانهيار ، وأنقذ الآخرون . وكان آليـن يعانى الجفاف الشديد وكسورًا فى ثلاثة من ضلوعه .



بتصرف مختصر عن المصدر :

U.S. News And World Report, An Article by Larson Wood, dated Dec . 1978 .
Washington D.C , U.S.A

تحول المنقذون إلى ضحايا ..

[بقلم : روبرت ديمنت]

كان ذلك فى صباح يوم 26 يناير 1978 ، حينما انطلق الشابان جيمس شرونتر James Schironter ، و بول بورتون paul Burton بقاربهما المصنوع من الألومنيوم ، من ميناء دانكيرك Dunkirk فى شمال بحيرة إيرى Erie بولاية نيويورك الأمريكية .

كانت السماء صافية بطريقة غير عادية ، ولكنَّ الشابين ـ وهما فى السابعة عشرة ـ كانا يأملان فى قضاء بضع ساعات فى صيد سمك الكوهو Coho ثم العودة قبل هبوب العاصفة فى مثل ذلك الوقت من كل عام . وهذا النوع من السمك ينتمى إلى مجموعة أسماك السلمون Salmon صغيرة الحجم ، ويعيش أساسًا فى شمال المحيط الباسفيكى . وقد أدخل إلى مجموعة البحيرات الخمس المشتركة بين كندا والولايات المتحدة ، لتنمية هواية صيد الأسماك . أما بحيرة إيرى فتطل على شواطئها الجنوبية حدود بعض الولايات الأمريكية . وضفافها الشمالية تتبع كندا . وهى بحيرة

واسعة بالفعل ، ولكنها ضحلة إلى حد ما ، ولهذا السبب فإن العواصف والرياح الشديدة تثير مياهها بسرعة غريبة خلال دقائق ، وتولد أمواجًا عالية خطرة بالفعل .

قبيل الظهيرة ، تغير اتجاه الرياح ، وهبطت درجة الحرارة ، وتعالت الأمواج وأخذ القارب يهتز بشدة فوق سطح الماء . وقال جيمس بقلق : « من الأفضل أن نتجه إلى الشاطئ » . وأخذ الشابان يجدفان بقوة نحو المرفأ ، وفجأه هبت رياح شديدة ، غيرت وجهة القارب الخفيف ، ودفعته نحو الصخور المسننة على الضفة الغربية للمرفأ ، أسرع بول بتسلق الصخور للنجاة من الأخطار الماثلة ، وأخذ يحث جيمس على ترك القارب بسرعة ، إلا أن صديقه أصر على البقاء ، فى محاوله لإنقاذ قاربه الذى يبلغ طوله أربعة أمتار .

مرت لحظات مضنية ، كان الفتيان يحاولان إنقاذ القارب بسحبه إلى الشاطئ ، ولكن الرياح كانت تدفع الزورق ، وتصدمه بالصخور طوال الوقت . وأخيرًا انشطر أحد المجدافين ، وانفلت حبل السحب من بين يدى بول على الشاطئ ، وأخذ القارب يندفع بسرعة غريبة ، نحو المناطق الثلجية الداخلية من البحيرة .

لم يكن أمام جيمس سوى التعلق بقاربه ، وكادت الرياح أن تقلب القارب عدة مرات ، والأمواج تتقاذفه . وتأكد جميس أن ملابسه الثقيلة ، ومعطفه الواقى من البرد ، سوف تعرضه للغرق فى حال انقلاب الزورق ، ولكن ليس فى إمكانه خلعها فى تلك العاصفة الثلجية العنيفة المفاجئة ، حيث بلغت برودة الرياح حوالى 27 درجة مئوية تحت الصفر . وعلى أية حال لم يكن فى استطاعته السباحة فى تلك المياه الباردة ، فإن صدمة البرودة الشديدة كفيلة بتجميد أطرافه ، وشل جهازه العصبى .

جرى بول بسرعة إلى محطة حرس السواحل بالمرفأ ، وأخذ الضابط جوزيف فيك Joseph Feke ـ 60 سنة ـ يستمع إلى بول ، وهو ينظر إلى النافذة بقلق . ثم أسرع نحو السور خلف مرسى القوارب ، ليشاهد قارب جيمس على بعد حوالى 120 مترًا داخل الخليج ، وقد حاصره الجليد وكتل الثلج العائمة .

لم يكن هناك وقت كاف لاستعدادات الطوارئ ، خاصة بعد مرور ساعة على الحادث حينما وصل بول إلى المحطة . ولذلك اندفع الضابط فيك فى زورق لحرس السواحل مزود بمحرك قوته عشرة أحصنة ، مصطحبًا البحار بيل جايسل

Bell Geisel . ولم يكن الضابط مرتديًا سوى بنطلونه الفضفاض وسترة مبطنة وغطاء للرأس وقفازين من الجلد . وقال لبول : « .. سنعود خلال عشرين دقيقة أو نصف ساعة » .

شق الرجلان طريقهما وسط كتل الجليد ، يصارعان الرياح العارمة ، والأمواج الصاخبة ، وبعد حوالى 15 دقيقة أصبحا على مسافة 12 مترًا من قارب جيمس ، إلا أن الجليد الكثيف والثلج العائم حال دون الاقتراب أكثر من ذلك . ولم يستطيعا إلقاء طوق النجاة إلى جيمس . وفجأة اصطدم قارب حرس السواحل بطبقة عميقة من الجليد الصلد ، فانكسر عمود المرفق الخاص بنقل الحركة ، وكذلك ريش المروحة ، وتعطل المحرك . وأخذ القاربان ينجرفان بعيدًا عن الشاطئ ، وسط البحيرة العاصفة .

بدأت أطراف الضابط فيك فى التجمد ، حيث لم يكن يرتدى الملابس المناسبة فى مثل تلك الظروف . وأخذت الرياح المشبعة بالرذاذ ، والأمواج المرتفعة تصك القارب بعنف ، وتكسوه بطبقة من قشور الجليد والثلج المتجمد . وكان البحار جايسل يرتدى ملابس دافئة ثقيلة ، فوضع سترات النجاة الخمس فى القارب فوق رفيقه لحمايته .

لم يكن فى ميناء دانكيرك زورق قوىَ يمكنه مجابهة الموقف الصعب . وعلى الفور جرى شحن زورق قوى يبلغ طوله ستة أمتار ، ومزود بمحرك توربينى ، فوق سيارة خاصة ، من مكان آخر فى الولاية على بعد 37 كيلومترًا . وعند وصوله بعد حوالى الساعة ، أنزل إلى مياه المرفأ على الفور ، وانطلق داخل البحيرة ، وهو يحمل نائبى العمدة إيرنست كينى Ernst Kenny ، وروبرت بالانشين Robert Balanchine

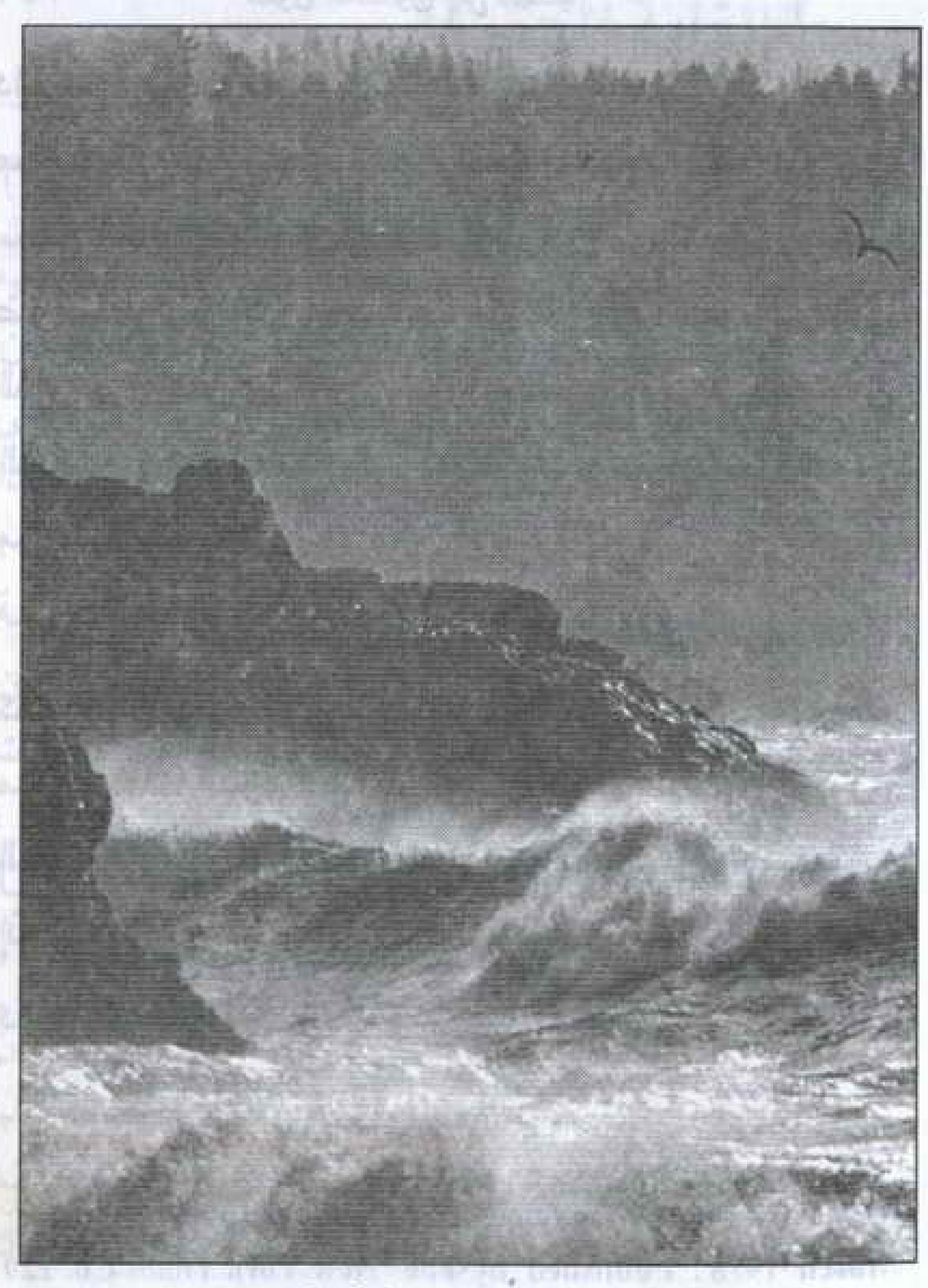
اندفع نائبا عمدة المدينة بقاربهما عبر أكداس من الجليد المتحرك ، حتى أصبحا على بعد ستة أمتار من جيمس ، وقد بلغت سرعة الرياح حوالى 93 كيلو مترًا فى الساعة ، وهبطت برودتها إلى 40 درجة مئوية تحت الصفر . ولكن دوامات الثلج العائم حجبت الرؤية ، وحالت طبقات الجليد من الاقتراب أكثر من ذلك . فألقيا إليه بحبل النجاة ، وطلبَا منه السير على الجليد نحو زورقهما ، وهكذا فعل جيمس . ثم انتشلا الضابط والبحار .

أخذ النائبان يناوران بزورقهما للعودة بين حقول الجليد . ولكن حدث شىء غريب آخر ، إذ سد الثلج أنبوب العادم دون أن يفطن النائبان لما يحدث .. وهكذا ارتفعت درجة حرارة المحرك فى أثناء انهماك النائبين فى إنقاذ جيمس ، ثم انفجر .

اتصل كينى بمقر الشرطة فى دانكيرك لاسلكيًا ، مبلغًا إياهم « الورطة الجديدة » ، وأن قارب حرس السواحل توغل داخل البحيرة لمسافة يتعذر معها رؤيته .

اتصل رئيس الشرطة فى دانكيرك بقواعد حرس السواحل المطلة على شاطئ البحيرة فى مدينة بافالو فى الشمال Buffalo ، ومحطة إيرى Erie فى المنتصف ، ومحطة كليفلاند فى الجنوب Cleveland . وكان الرد واحدًا ، فلايمكن إرسال طائرة هليكوبتر أو غيرها بسبب سوء الأحوال الجوية . وطلبت قيادة حرس السواحل فى الولاية مساعدة من الجيش الأمريكى .

فى نفس الوقت أخذ رئيس الشرطة فى دانكيرك فى البحث بسرعة عن أصحاب زوارق قطر السفن العملاقة . وعثر على زورقين أولهما «جلوريا ـ ماى» Gloria - May المصنوع من الصلب ، والذى يبلغ طوله 15 مترًا أما الثانى فقد كان أقل منه طولاً ، ولكنه قوى بمحركاته بما فيه الكفاية ، وباسم « مارى ـ إس ـ 2» Marry - S.2 . وانطلق زورقا القطر نحو عمق البحيرة فى ظروف جوية سيئة ، ورؤية شبه معدومة . وقد اصطحب كل زورق بعض المتطوعين الأكفاء للمساعدة من المرفأ . وأخذ هؤلاء يرشون الماء الساخن على أرضية الزورقين حتى لايتجمد الرذاذ ويهدد بإغرقهما أيضًا . وبعد حوالى الساعة والنصف



كانت حالة الجو تزداد سوءاً مع مرور الوقت في بحيرة إيرى .

عاد الزورقان إلى المرفأ وقد غلفهما الجليد ، إذ لم يتمكنا من رؤية أى قارب فى البحيرة .

أخذ رجال الإطفاء فى إزالة الجليد من فوق الزورقين بالخراطيم والفئوس ، استعدادًا للمحاولة التالية . واتصل نائب العمدة كينى لاسلكيًا ليقول : إن الطقس يزداد سوءًا ، وإن جميع من فى القارب يحاولون مساعدة الضابط فيك ، الذى أخذ يهذى من الحمى . وعندما خيم الظلام هبطت الحرارة إلى 12 درجة مئوية تحت الصفر ، بينما بلغت برودة الرياح الثلجية العاصفة 41 درجة تحت الصفر .

جرى الاستعانة بالمكتب الاتحادى للاتصالات بالمقاطعة فى بافالو ، الذى أرسل مهندسين متخصصين بسياراتهم المجهزة بالمعدات الإليكترونية وأجهزة الرادار لتعيين الاتجاهات . وانتشرت السيارات فى مواقع مختلفة على شاطئ البحيرة لالتقاط إشارات القارب المفقود بركابه ، وتحديد الخطوط على خرائط ملاحية . وتبين من نقاط تقاطعها أن الزورق المفقود قد انحرف 13 كيلومترًا شمال شرق مرفأ دانكيرك .

اندفع زروقا القطر مرة أخرى داخل البحيرة ، بعد تحديد موقع الزورق المفقود . وكان الزورقان على اتصال لاسلكى

دائم مع سيارات تحديد الاتجاهات على الساحل . كانت الرؤية مستحيلة ، ولكن سحب الثلج ارتفعت بأعجوبة نحو متر عن سطح الماء . مما مكن بحارة الزورقين من تمييز وميض ضوء الطوارئ الأزرق المنبعث من الزورق المفقود . وعلى الفور جرى نقل ركابه إلى زورقى القطر ، ولفهم بالبطاطين الدافئة . وعاد الجميع إلى المرفأ بعد 14 ساعة متواصلة من بدء الكارثة .

اضطر الضابط فيك للمكوث فى المستشفى أسبوعين ، كما عولج جميع الأفراد الذين اشتركوا فى هذه المحنة من لسعات البرد الشديد ، والتهاب الأعصاب ، وتورم العيون . وغمرت البهجة بحارة مرفأ دانكيرك وسكانه ، إذ إنهم كانوا يحافظون دائمًا على التقاليد البحرية ، ومشاعر الود الإنسانية .

بتصرف مختصر عن المصدر :

New York Times Magazine, An Article by Robert Dimnet March 1978. Published by The New York Times Co. 229 West 93 ST., New York, N.Y. 10036 U.S.A.

وسط الغابة المحترقة ..

[بقلم : جون مور]

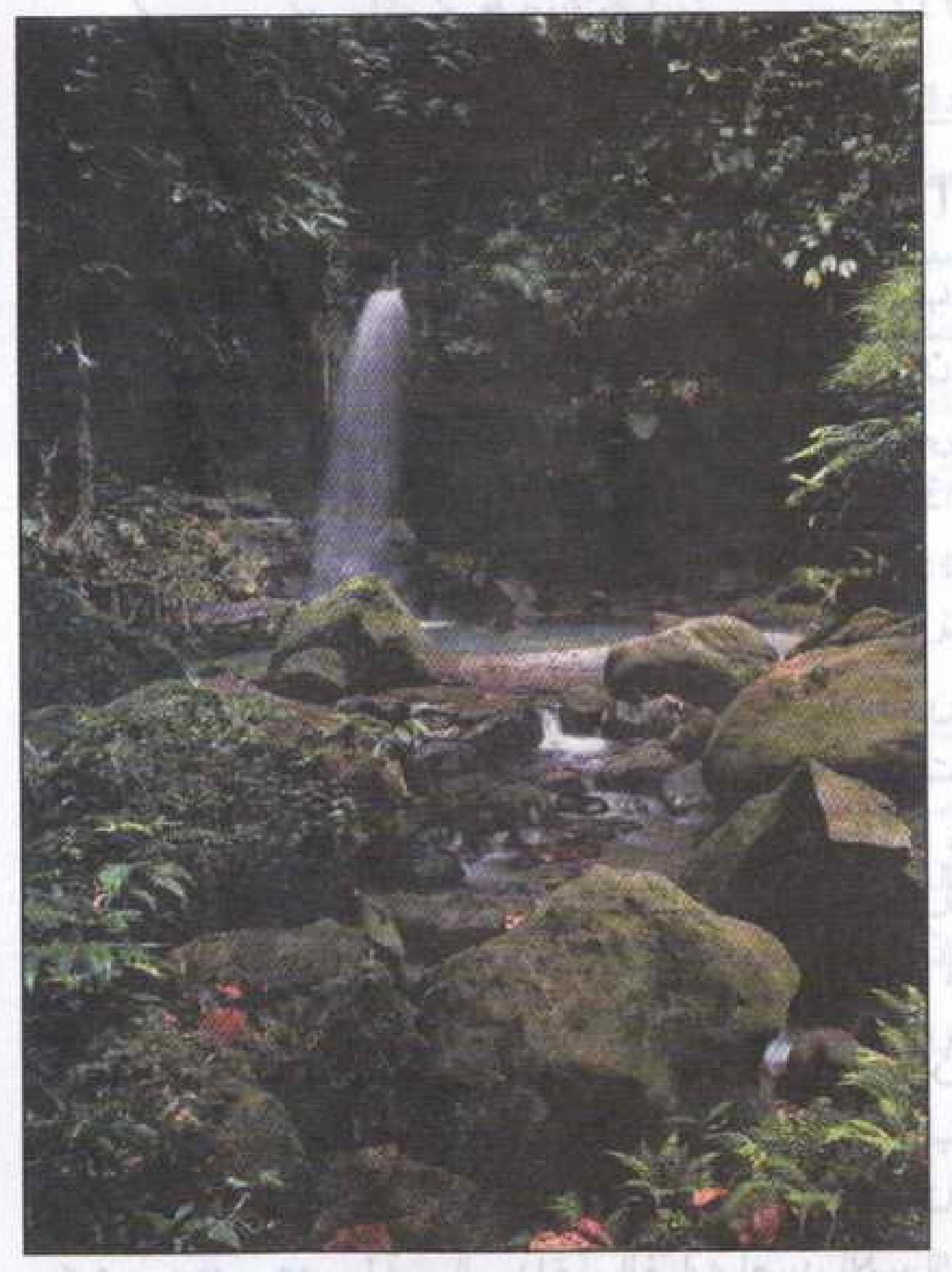
كان ذلك فى العشرين من أغسطس 1988 ، حينما اصطحب باتريك هاملتون Patriek Hamilton ، أسرته المكونة من زوجته وخمسة أطفال ، لقضاء بضعة أيام فى مخيم فى الخلاء بعيدًا عن زحام المدينة وضجيجها . وفى صباح هذا اليوم تجمعت الأسرة فى عربة فان مجهزة Van Trnck ، متوجهين من مدينة مايلز سيتى Miles City إلى محمية أبروكا ـ بيرتوث ، التى تقع على أطراف غابة يلوستون Yellowston القومية . وهى غابة ضخمة ، تضم عدة محميات طبيعية للحيوانات والطيور يمنع فيها الصيد مطلقًا ، وتمتد من جنوب غرب ولاية مونتانا Montana إلى ولاية وايومينج Wyoming فى أقصى الشمال الغربى الأمريكى .

أقامت الأسرة مخيمًا حول السيارة على أطراف الغابة من ناحية ولاية مونتانا . وبعد تناول طعام الغداء اصطحب الأب ـ 45 سنة ـ ابنته الكبرى كونى Cnnie ـ 16 سنة ـ وابنه كين Kaine ـ 15 سنة ـ إلى داخل الغابة لصيد الأسماك

فى نهر هورس ـ شو ، والمبيت داخل المحمية ، لتدريب ابنيه على حياة الخلاء والاعتماد على النفس ، وترك باتريك زوجته سوزان Suzanne ، مع أولاده الثلاثة الصغار الآخرين للمبيت فى المخيم الذى أقامه بجانب العربة الفان ، على أن يعود إليهم بعد أربعة أيام .

وبعد تناول العشاء من الأسماك التى اصطادوها ، استسلم الأب للنوم العميق بعد يوم حافل ، وكذلك ابنه كين . بينما ظلت كونى مستيقظة وبجانبها الكلبة ماندى Mandy ، وهى تستمع إلى همسات النسيم خلال أشجار الصنوبر ، وخرير مياه النهر القريب منهم ، وأصوات الطيور البرية الليلية ، ولم تكن برودة الليل هى التى منعت كونى من النوم ، فقد كانت تشعر بالدفء داخل « كيس » نومها المبطن ، ولكن ما أقلقها هو ذلك الوهج البرتقالى المخيف الذى يرتسم فى الأفق الشرقى من الغابة .

كان باتريك يعلم أن هناك حريقًا على بعد 15 كيلومترًا فى الجانب الشرقى من الغابة ، ولكنه لم يتقدم إلى أبعد من ذلك منذ أسابيع . وأكد لزوجته أنه ليس هناك مبرر للقلق عند الاستعداد للرحلة ، خاصة أنهم سوف يخيمون فى الجانب الشمالى من الغابة بعيدًا عن مكان الحريق . وحتى



محمية أبروكا – بيرتوث فى غابة بلوستون القومية الأمريكية .

عندما اصطحب ابنيه ـ مع كلبة الأسرة الأليفة ـ داخل الغابة حتى الجدول لصيد الأسماك ، ولمسافة 16 كيلومترًا ، لم يشعر بالقلق على الإطلاق ، فالنيران مازالت بعيدة جدًا . ثم إنه بحكم عمله ، كرئيس لدائرة الإطفاء فى مدينة مايلز سيتى ، خير من يعرف مثل هذه الأمور .

وماكان مستحيلاً أصبح ممكن الحدوث ، فقد لاحظت كونى قبيل منتصف الليل أن النيران قد أصبحت قريبة منهم ، فأيقظت والدها . جلس باتريك فى فراشه وهو يفرك عينيه ، وشاهد ألسنة اللهب تقترب من مكانهم . بل رأى الجذوات الحمراء وهى تنساب كالزئبق فى وادٍ ضيق على بعد 450 مترًا من مكانهم . وأخذ يتساءل كيف أمكن للحريق أن يتقدم بمثل هذه السرعة داخل الغابة . ولفحته موجة حارة ، سرعان ما تحولت إلى رياح هوجاء . وشاهد بذعر كيف تعمل الرياح على إثارة اللهب فتجعله جدارًا من النيران يرتفع إلى حوالى 30 مترًا . وأخذت النيران تنتشر بسرعة فوق المنحدرات والهضاب فى اتجاههم ، كاسحة أمامها الأشجار الضخمة ، وكان دَوِىُّ سقوطها يسمع بوضوح .

أصبح الأمر واضحًا أمام باتريك ، فقد أصبحوا جميعًا فى طريق النيران خلال دقائق . وليس أمامهم من مهرب

سوى خيارين ، إما أن يركضوا بسرعة أمام النيران فى اتجاه الغرب يتسلقون الهضاب والصخور فى طريق لايعرفونه ، وإما أن يتجهوا ناحية النيران ـ إلى الشرق ـ للاحتماء بمياه جدول هورس ـ شو القارسة البرودة .

كان باتريك يعرف أن النيران تنمى نفسها بنفسها ، وتولد عاصفتها الخاصة ، حيث تتحول الرياح الساخنة ، إلى تيار هوائى صاعد ، أشبه بالإعصار الدائر حول نفسه ، ولكن فى درجة حرارة عالية جدًا قد تصل إلى 650 درجة مئوية . لذا فإن الركض أمام النيران ـ فى أرض وعرة ـ قد يمثل الخيار الأكثر خطورة ، وعليهم إذن التوجه لمياه النهر . وأيقظ باتريك ابنه كين ، وأخذوا فى ارتداء أحذيتهم بسرعة ، وحمل أكياس النوم فى اتجاه النهر .

كانت الجذوات المشتعلة تتساقط حولهم فى كل مكان ، وبلغت سرعة الرياح الساخنة حوالى 130 كيلومترًا فى الساعة . وحمل كل منهم كيس نومه ، وأخذوا ينزلون المنحدر نحو النهر ، يتعثرون بالصخور وجذوع الأشجار وسط دخان كثيف ، وقد أصبحت النيران على بعد مئات الأمتار فقط من مكانهم . بينما كان هَمُّ كونى الأساسى هو سحب الكلبة ماندى إلى مياه النهر ، والتى لازمت الأسرة لأكثر من ثمانى سنوات .

كانت المياه قليلة الغور فى المنطقة التى نزلوا بها فى الجدول ، ولا تتعدى 30 سنتيمترًا . وأخذ باتريك يستكشف النهر البارد الذى تغذيه الثلوج ، إلى أن عثر على منطقة توفر بعض الحماية من الأشجار المتساقطة . إذ كانت هناك شجرة طويلة مقطوعة ، اعترضت مجرى النهر بين جانبيه على ارتفاع متر من مياهه ، وخلفها صخرتان كبيرتان ، تعترضان مجرى المياه ، مما أدى إلى ارتفاع المياه فى هذه المنطقة لأكثر من نصف المتر .

كان هَمُّ باتريك حماية ابنيه ، وإنقاذ حياتهما من هذه المحنة . وكانت خطته تعتمد على بَلِّ أكياس النوم ، ثم أن يستلقى كل منهم فى الماء ، مع رفع الأكياس فوقهم . ومهما حدث فلا يرفع أى منهم جسمه فى مواجهة لفحات الهواء الساخن ، مع الاستمرار فى رش الماء على الأكياس ، وغمر أنفسهم بين الحين والآخر فى المياه الباردة . وفى تلك اللحظة أخذت مناطق كثيرة فى الوادى الضيق خلفهم تشتعل بالنيران ، وأصبح التراجع مستحيلاً الآن . بينما أخذت جذوات أشجار الصنوبر Pine Tree المشتعلة تتساقط فوقهم ، فيسارعون بنزعها من فوق الأكياس المبللة . وأخذ الأب باتريك يصلى بصوت عال ، ويدعو اللـه أن ينقذهم من محنتهم ، بينما كان ابنيه يرددان كلماته من ورائه .

وفجأة انطلقت الكلبة ماندى فى اتجاه الشاطئ ، ووقفت كونى تصرخ منادية عليها ، ولكن والدها جذبها بسرعة قائلاً : «ستعود مرة أخرى» وبعد فترة سمعت كونى أنين الكلبة ، فأخذت تبكى .

تذكر باتريك أنه نسى أن يحضر معه صندوق الإسعافات الأولية من المكان الذى كانوا يخيمون فيه على بعد عشرات الأمتار من الجدول . والأهم من ذلك صندوق المأكولات والمياه ، ففى حالة نجاة ابنيه ، سوف يضطران للسير حوالى 18 كيلومترًا بدون طعام . ولما كانت النيران قد اقتربت من المكان الذى كانوا يخيمون فيه ، وطاولت رءوس الأشجار ، فقد توسل ابناه له لئلا يفعل . ومع ذلك أصر الأب ، وعاد فى اللحظة المناسبة ، وقد اقتربت عاصفة النيران .

كان الثلاثة جاثمين فى الماء الجليدى ، يرتجفون من البرد والخوف . وفى هذه اللحظة أخذت ماندى تعوى من الألم ، فصرخت كونى « إنها مازالت على قيد الحياة ! » وصفر باتريك بصوت عال ، فظهرت ماندى بين الأشجار ، فأسرع نحوها ، وجذبها إلى مياه الجدول ، وأوثق حزامه حول عنقها كالطوق ، وأمسكه بقبضته .

لحظات أخرى ووصل جدار النيران العارمة إلى مجرى الجدول ، ورفع باتريك عينيه فى نظرة خاطفة . فشاهد فوقهم مباشرة كرة هائلة من النيران البرتقالية ، ذات ذنب

متوهج من اللهب والدخان ، تقذف بالحمم المشتعلة ، والشرارات الصفراء . وتمدد الثلاثة فى مياه الجدول وبرفقتهم الكلبة ماندى .

تقوست جذوع الأشجار على ضفتى الجدول ، ثم تشققت وتكسرت فى دوى هائل ، وضجيج صاخب ، وهى تتوهج بالنيران ، مشعة أنوارًا خاطفة . وتفتت الصخور وتناثرت قطعًا صغيرة . وأشعلت جمرة متطايرة أحد طرفى جذع الشجرة المهترئة فوقهم . فأخذ باتريك يغترف الماء بكفه ويلقى به فوق اللهب . ومضت لحظات ارتفعت فيها الحرارة ، واشتدت فيها الرياح الساخنة ، ثم تلاشى كل شىء فجأة . كانت العاصفة الملتهبة تواصل طريقها بسرعة نحو الغرب ، وتركت خلفها دمارًا هائلا .

مر الجانب الأسوأ من المحنة ، ولكن الجذوات الساخنة والدخان المتصاعد مازال فى كل مكان ، وليس فى إمكانهم اختراق الغابة الساخنة ، الذى يلفها الدخان الكثيف . فالدخان قد يقضى على الإنسان أكثر من الحريق ذاته . ولكن باتريك لاحظ أن أسنانه تصطك ، وهى من أعراض انخفاض الحرارة عن 35 درجة مئوية ، لجميع أجزاء الجسم الداخلية . فأمر ابنيه بالخروج من مياه النهر الباردة ، وقد عجزا عن الشعور بأطرافهما . وتجمعوا حول جذوة

ساخنة بالقرب من جذع شجرة ، وقد غطى كل منهم فمه بياقة سترته لتنقية الهواء من الدخان المتصاعد .

فى الصباح أخذ الثلاثة يسيرون ببطء فى رحلة العودة ، نحو مخيم السيارة الفان فى الطرف الشمالى الشرقى للغابة . ووصلوا هناك قبيل الظهيرة ، بينما كانت الأم تعد طعام الغداء ، وكانوا ملطخين بالسواد من قمة رءوسهم وحتى أرجلهم . وعرف هذا اليوم فى وسائل الإعلام الأمريكية ، باسم « السبت الأسود » ، حيث أتت النيران على حوالى 650 كيلومترًا مربعًا من أشجار الغابة فى ليلة واحدة . ووضعت الحكومة الأمريكية قواعد جديدة للأمان ومكافحة الحرائق ، بناءً على ذلك .

ويقول الأب باتريك إنه بعد هذه الحادثة أصبح ابناه أكثر قدرة على مجابهة الحياة . وطرأت تغييرات مختلفة على كونى وأخوها كين ، خاصة فى طريقة تصرفها أو كلامهما . فقد أدركا أنهما لم يعودا طفلين ، وأنه فى إمكانهما التغلب على مصاعب أقل من ذلك خطورة .

بتصرف مختصر عن المصدر :

International Wildlife Magazine, An Article Dated March 1989, by John Moore.
Vienna, Virginia U.S.A

مفاجأة الطوفان الجارف ..

[بقلم : روزانا لورانس]

كانت السيدة جيرترود ليونارد ـ 24 سنة ـ Gertrude Leonard تقود سيارتها فى مساء يوم 17 مايو 1989 ، عائدة إلى مدينة كندايل Kendile بولاية تكساس Texas الأمريكية ، فى طرق ريفية مقفرة بعد زيارة قصيرة ، حينما بدأ الجو يتغير تمامًا ، وتزداد الرياح سرعة . وقالت لرفيقتها تشيرل أورسون Cheryl Orson ـ 21 سنة ـ : « إننى لا أكاد أرى الطريق . »

كانت العواصف الشديدة تضرب هذه المنطقة فى ولاية تكساس ، بعرض 400 كيلومتر فى هذه الليلة ، وبلغ معدل سقوط الأمطار 330 ملليمترًا ، مما تسبب فى أسوأ فيضانات وسيول تشهدها الولاية منذ عقود .

خفضت جيرترود سرعة السيارة ، وتمسكت بعجلة القيادة ، وأخذت عيناها تبحثان عن الطريق وسط الأضواء الباهرة للبرق وقصف الرعد . وشعرت بالامتنان لوجود صديقتها معها فى تلك الليلة العصيبة ، برغم أنها لم تتعرف عليها إلا منذ ثلاثة أشهر فقط . وعندما وصلت إلى الطريق الممهد بالأسفلت والذى يربط بين كندايل ومدينة أفريمان Affreman انحرفت

نحو اليسار لتقطع الكيلومترات الباقية بسرعة . وأخذت الصديقتان تتحدثان بهدوء ، متجاهلتين شعورهما الداخلى بالخطر .

وفجأه تدفقت مياه السيول الغزيرة على الطريق الأسفلتى من ناحية فيلدينج ـ كريك Feilding - Creek . فاضطرت جيرترود لتخفيض سرعتها ، وقد كاد الطريق أن يختفى تحت دفق المياه الصاخبة ، وهى تعبره من جانب إلى آخر . ثم جاءت كمية هائلة من المياه ، فغمرت السيارة بالكامل ، وأمكن لجيرترود السيطرة على السيارة ، ولم تخرج عن الطريق . بعد دقائق قليلة على هذا المنوال ، توقف المحرك ، لتسرب المياه إلى الأجزاء الكهربائية . وأخذت جيرترود تحاول تشغيل السيارة باهتياج ، حينما جاءت موجة أخرى فدفعت بالسيارة إلى المنخفض على جانبى الطريق والملىء بالمياه .

انزلقت السيارة فى المنخفض المائى ، وهى تترجرج يمينًا ويسارًا كأنها زورق ، وأخذت فى الهبوط . وصرخت جيرترود « إننا نغرق ! علينا بالخروج فورًا ! » . ولكن أيًا منهما لم تستطع فتح الأبواب بسبب الضغط الخارجى الكبير للمياه الفائرة ، أنزلت السيدتان زجاج نوافذ السيارة فتدفقت المياه الباردة إلى داخلها ، ولم يكن أمامهما سوى

دقائق قليلة قبل أن تغمرهما المياه تمامًا . وخرجت جيرترود من نافذة السيارة ، ثم تبعتها تشيرل ، وتمسكتا بحافة سطح السيارة . وبعد لحظات تمكنتا من الصعود فوق غطاء المحرك ، وأخذتا تنظران فى فزع إلى المياه الثائرة ، وهى ترتفع ببطء .

شاهدت السيدتان من مكانهما الكثير من الأشجار المقتلعة ، والحطام المبعثر ، وهو يمر بجانبهما مع مياه السيول . ولم تريا أية علامات أو منازل أو أضواء بالقرب منهما ،ولكن بعد أن تعودت عيناهما الظلام وأضواء البرق من حولهما ، شاهدا شجرة عالية وثابتة وسط المياه الجارفة . فقررتا الالتجاء إليها ، فليس أمامهما فرصة أخرى للنجاة .

نزلت الصديقتان إلى تيار المياه ، وقد تشابكت أيديهما فى خوف ، وترددتا قليلاً قبل ترك السيارة التى تعد ملاذاً محتملاً . ولكن جيرترود حثت صديقتها للوصول إلى الشجرة بأقصى سرعة قبل أن يشتد التيار . وتسلقت السيدتان أغصان الشجرة ، وقبعتا فى مكانهما الجديد .

شعرت المرأتان بلسعات على يديهما ووجهيهما ، من جحافل النمل الأحمر الذى لجأ إلى أغصان الشجرة . وأخذتا تبتهلان إلى الله أن يبعد عنهما الحشرات الأخرى والثعابين السامة ، وأن ينقذهما من هذه المحنة . وكانتا تريان

جاءت كمية هائلة من المياه ، فاصطدمت بالسيارة وغمرتها بالكامل .

أضواء السيارات البعيدة ، ولكنها كانت تنعطف بعيدًا عن طريقهما . وانقضى جزء كبير من الليل ، والمياه ترتفع ببطء ، حتى وصلت إلى أقل من المتر من مكانهما أعلى الشجرة . وأخذت حرارة جسمهما فى الهبوط وشعرت كل منهما بآلام فى ذراعيهما من جراء التشبث بالأغصان ، وبهبوط فى مقاومتهما مع مرور الوقت .

قرب السادسة صباحًا كان دون هارت Don Hart يقود شاحنته الصغيرة ـ البيك آب ـ إلى مقر شركته التى يعمل بها . وقد اعتاد أن يعبر جسرًا على الطريق الأسفلتى ، فيرى نهر فيلدينج ـ كريك منخفضًا عن الجسر بحوالى ستة أمتار . أما الآن فالمياه تفور تحت الجسر مباشرة . وأدرك دون أن الفيضانات والسيول تغمر المنطقة بالكامل ، فأنزل زجاج النافذة كى يبحث عن مكان مناسب يغير فيه اتجاه السيارة ليعود من حيث أتى . وخيل إليه أنه يسمع صوت استغاثة ، ولكنه لم يستطع أن يرى أحدًا فى الظلام . وعلى أية حال لم يكن يمكنه أن يقدم مساعدة فى مثل هذا التيار السريع . فأسرع إلى مقر البوليس فى مدينة كندايل .

خلال دقائق وصلت سيارة للبوليس تحمل تيد روبرت Ted Robert محافظ المدينة ، وديفيد جونز David Jones رئيس البوليس ، وجيم سميث Jim Smith رئيس دائرة الإطفاء ،

وقد كانوا مجتمعين لوضع خطة عاجلة لإخلاء المنطقة من سكانها ، عندما وصل دون . وعندما ترجل المسئولون الثلاثة من سيارتهم ، وجدوا صعوبة كبيرة فى المحافظة على توازنهم وسط المياه المتدفقة .

حينما رأت السيدتان الرجال الثلاثة ، أخذتا فى الصراخ وطلب النجدة . فسلطوا عليهما أضواء المصابيح الخارجية القوية ، وصرخ جيم سميث « ابقيا حيث أنتما ! سوف نساعدكما . » ، فى ذلك الوقت كان المحافظ تيد روبرت يستمع إلى تقرير على جهاز اللاسلكى ، ينذر بعاصفة ممطرة أخرى وشيكة . فاتصل برجال الإطفاء فى كندايل والمدن الأخرى القريبة .

خلال دقائق وصلت مجموعة من عربات الإطفاء والبوليس والمتطوعين والصحفيين أيضًا ، ولم يكن من الممكن الوصول إلى السيدتين المحتجزتين فوق الشجرة بطائرة هليكوبتر ، لوجود خط كهربائى ممدود فوق الشجرة فتقرر استخدام سيارة إطفاء مجهزة بسلالم آلية ممتدة . كانت الساعة تشير إلى السابعة صباحًا ، حينما بدأت سيارة الإطفاء الكبيرة تشق طريقها نحو السيدتين . وقد اصطف ستة رجال على كل جانب فى الطريق لإرشاد السيارة وسط المياه الموحلة . ولكن قوة التيار جعلت من المستحيل توجيه الشاحنة ، وأخذت

تتراجع إلى الخلف ، وسط دهشة السيدتين ولم يعُد هناك وقت ، خاصة أن العاصفة التالية سوف تضرب المنطقة خلال ساعة واحدة ، لذلك ربط المتطوعون حبلين سميكين طويلين إلى الأشجار القريبة على الطريق ، حيث أمسك بكل حبل مجموعة من الرجال الأشداء ، وتقدم إطفائيان . وقد ارتديا سترات النجاة وهما يمسكان بطرفى الحبلين ، نحو الشجرة . وتمكنا فى النهاية من الوصول إلى الشجرة ، وربطا الحبلين حول جذعها ، ثم تسلقا الأغصان نحو السيدتين .

ارتدت جيرترود سترة النجاة ، وتم ربطها بحزام جلدى سميك ينتهى بحلقة معدنية ، ثم جرى ربط حبل فى الحلقة ليشده المتطوعون وهكذا وصلت جيرترود عبر المياه إلى الضفة الأخرى . ثم اصطحب الإطفائيان السيدة الأخرى فى رحلة مماثلة للعوده إلى النجاة على اليابسة . وحملتهما سيارة إسعاف إلى المستشفى ، حيث جرى علاجهما من الجفاف وهبوط الحرارة Hypothermia ، ولسعات النمل الأحمر وكان صراع السيدتين المشترك من أجل الحياة ، سببًا فى توثيق أواصر الصداقة المتينة بينهما ، إذ شعرتا أن السماء ترعاهما .

بتصرف مختصر عن المصدر :

Dallas Magazine . An Article by Rosanna Laurence , Dated July 1989. 2902 Carlisle . Dallas , Texas 75204 , U.S.A

فهرس



هذا الكتاب يتعرض للأحداث التى على وشك الوقوع ، وهى لحظة قد تستغرق ثوانى فاصلة أو ساعات حرجة ، بين الحياة والموت ، أو البقاء والفناء .

لم تقع هذه الأحداث بطريق الصدفة ، أو القضاء والقدر الذى لا يد لنا فيه ، ولكنها وقعت بسبب سوء الفهم وسوء التقدير وسوء الإدراك ، أى أن المرء ذاته هو الذى وضع نفسه فى هذا المأزق ، نتيجة منطقه فى تناول الأمور ، وأسلوبه فى الحياة .

ومهما يكن من أمر فعليه الاعتماد على خبراته السابقة ، ومعلوماته الصحيحة ، وثقافته العامة التى اكتسبها للخروج من هذا المأزق ، لذلك لابد من التفكير السريع والتحرك الفورى ، دون تردد أو تهيب ، برغم الخوف الذى ينتابه ، وقد يقتضى الأمر قدرا كبيرا من التماسك والإقدام والمثابرة ، من أجل الحفاظ على الحياة .

وجميع هذه الأحداث وقائع صادقة ، حدثت بالفعل ، وتطلعنا على تجارب الآخرين الصعبة فى مواجهة الحياة ، حتى يمكننا التصرف إذا ما صادفنا موقف مشابه .



طباعة ونشر
المؤسسة العربية الحديثة
للطبع والنشر والتوزيع
ت : [illegible]
فاكس : [illegible]

الثمن فى مصر ٣٠٠ مـ
وما يعادله بالدولار الأمريكى
فى سائر الدول العربية والعالم

حدث بالفعل

وقائع حقيقية
وأحداث غريبة
ليس لها أى تفسير على الإطلاق

